



AERONÁUTICA CHILENA E IBEROAMERICANA

INVESTIGACIÓN
DIFUSIÓN
CONMEMORACIÓN



*Al partir hacia la Gloria
(La Serena, 19 de enero de 1951)*

- ▶ **Un gesto en NAVIDAD**
- ▶ **El primer vuelo a RAPANUI
19 – 20 de enero de 1951 (Día del Roto
Chileno)**
- ▶ **Una síntesis sobre la participación
de la Fuerza Aérea Brasileira en la
Segunda Guerra Mundial**
- ▶ **Sebastián Eder Peyrel, el Ícaro serrano**



Abriendo nuevas rutas

Soluciones Aeronáuticas Ingeniería de Sistemas



Vía56

Monjitas 527 Of. 812
Santiago Centro, Chile
F +56 2 24654201 - 24654202



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Editorial

“Las cosas tienen la importancia que uno les asigna”

Es el *tiempo*, que por estar ocupados viviendo nuestras vidas, no lo sentimos. No importa cuántas veces se nos diga que el tiempo pasa de manera rápida. Eso es algo que, por diferentes motivos o razones, escuchamos cotidianamente muchos de los que tenemos el privilegio de alcanzar más años, especialmente cuando vemos a nuestros hijos crecer enfrente de nosotros. Creo que lo mismo podré decir del IAHACH, cuando a fines de enero de este 2021, cumplamos 38 años de vida.

Sin dejar pasar más días, ni tampoco esperar una fecha especial, quisiera agradecerles a través de este medio, en nombre propio, en el del Directorio como también en el de los muchos integrantes de esta corporación que nació como un sueño de ágiles alas, que con la fe y apoyo inicial de la Fuerza Aérea tomara forma; y que ahora continua con la constancia y cariño de todos ustedes, nuestros apreciados Socios, Amigos desinteresados y fieles Colaboradores, que nos han dado fuerza a través de estos muchos años, para regalarle a muchos el valor que otorga el conocimiento y por sobre todo, el reconocimiento.

En esta época tan especial, para unos, *un año para olvidar* como me lo han dicho muchas apreciadas personas, pero también, tiempo de *reflexión* para tantas cosas vividas. En el camino estén quizás los muchos familiares que no pudimos a veces ni siquiera despedir, o los amigos y conocidos que ya tampoco están, que tantas veces dejamos de conversar con ellos por las razones que hayan sido, y con ello esas ricas experiencias de vida se perdieron en el olvido. Esta vida es corta, por ello debemos aprender rápidamente a aquilatar la importancia y las prioridades que le asignaremos a lo mucho que nos rodea, por ello también, será fundamental aprender a valorar y disfrutar ese tiempo de calidad, a nuestras familias, a quienes nos rodean, ya que no sabemos hasta cuándo ni cómo estaremos.

Al participar de las actividades, las tareas de conmemoración y las investigaciones, aunque sea hoy de forma remota, traemos a la memoria los nombres y el relato objetivo de sus historias, agradeciendo el trascendental y titánico legado de aquellos hombres que surcan a diario nuestros cielos, sea sobre los Andes, desierto, el Cabo de Hornos, el Pacífico o la Antártica. Esta conectividad ganada a fuerza de sacrificios, es la que este Instituto registra, perpetúa, reconoce, divulga por ya casi treinta y ocho años y que mensualmente, hace suyo el esfuerzo de muchos, compartiendo con ustedes en esta revista.

A los que recientemente nos descubrieron, les pedimos que sigan apoyando las actividades, y ahora en especial, leyendo y difundiendo nuestros contenidos —*para que no pierdan el hilo a la historia*. Estamos seguros que no los defraudaremos.

Todo este año y ahora en el mes de diciembre especialmente, cuando nos preparábamos para recordar y reconocer una vez más, algunos de los más destacados hitos cumplidos por avezados aviadores que en el cumplimiento del deber, entregaron lo mejor de ellos para beneficio de nuestros pueblos; un imprevisto y quizás inexplicable retroceso en las salvaguardas pandémicas, hizo que muchas de ellas, fueran imposible de realizarlas. Entre ellas, estuvieron el término del año centenario de la proclamación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona de los Aeronavegantes; el centenario del natalicio de Margot Duhalde; las conmemoraciones y celebraciones del Día de la Aeronáutica Nacional en el que recordamos la magna hazaña que cumpliera Dagoberto Godoy el 12 de diciembre 1918, al unir Chile y Argentina por el aire y cruzando entre las más altas cumbres; el impensado cruce que hiciera nuestro recordado Alejo Williamson o tal vez el atrevido vuelo con un feble y veterano biplano que cumpliera Enrique Flores en una misma fecha de 1940. En fin, igualmente *estamos felices* que en este sufrido año 2020, hayamos podido cumplir con nuestra noble y auto asignada tarea, quizás no como la habríamos proyectado, pero si estamos seguros que *dimos y entregamos* mucho de lo mejor que estaba a nuestro alcance.

Quisiera enfatizar entre otros, un hecho adicional y muy especial para este año 2021, en el que cumpliremos el próximo 2 de julio, los primeros 25 años como entidad cofundadora e integrante de la Federación Internacional de Entidades de Estudios Históricos Aeronáuticos y Espaciales (FIDEHAE). Dios quiera darle larga y fructífera vida, pues ella es un puente virtual de historia aeronáutica y amistad, que no solo une lo mejor de los pueblos que la conforman, sino que en sus estudios, centra y reafirma algunas de las identidades tan propias de nuestros pueblos amalgamándolas con las de los corazones honestos, desinteresados y por qué no decirlo, patriotas.

Y finalmente reiterar nuestro inicial agradecimiento, por los innumerables correos electrónicos recibidos todo este año, las cartas y mensajes telefónicos y que al final de esta revista, siempre transcribimos algunos, como prueba fehaciente de que Aerohistoria, se convierte en parte tangible del aporte a convertir sueños por realidades para un mundo mejor. Sentimos con ello, que no es un medio más que esta corporación tiene para hacer sentir esa “Voz Viva” de la vida aérea, sino que es un complemento audible que cual raudo avión surca entre aquellos que nos siguen mensualmente, reviviendo los espíritus, voluntades y añoranzas de quienes escribieron notables páginas historia y otros que están prestos a hacerlo.

Muchas gracias a todos y que Dios los bendiga en este nuevo período que inicia,

Norberto Traub Gainsborg

Presidente

Instituto de Investigaciones

Histórico Aeronáuticas de Chile

Resguardando la historia de la aviación chilena y de nuestros aviadores desde el 28 de enero de 1983.

La aeronáutica también



▶ REVISTA AEROHISTORIA

DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

INDICE

| | |
|---|-----|
| EDITORIAL | 3 |
| CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS | |
| <i>Ceremonia de premiación en la Escuela de Especialidades "Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas"</i> | 6 |
| <i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en la Ceremonia recordatoria del 100° Aniversario del año de proclamación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona de los Aeronavegantes</i> | 7 |
| <i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente simbólicamente en la Ceremonia de premiación de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"</i> | 10 |
| <i>El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile recuerda el centenario del natalicio de la valerosa aviadora chilena, Margot Duhalde Sotomayor</i> | 13 |
| <i>Aniversario del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile "Águilas Blancas"</i> | 14 |
| OBITUARIO | |
| <i>René Picasso Croxatto</i> | 15 |
| LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS..... | 17 |
| ALIANZAS CULTURALES Y OTROS | 19 |
| EFEMÉRIDES DEL MES DE ENERO | 30 |
| GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS | |
| <i>Un gesto de Navidad</i> | 51 |
| <i>El primer vuelo a Rapa Nui</i> | 53 |
| <i>Una síntesis sobre la participación de la Fuerza Aérea Brasileira en la Segunda Guerra Mundial</i> | 60 |
| <i>Sebastián Eder Peyrel, el Ícaro Serrano</i> | 82 |
| <i>Lászlo Dániel Viczián, un Ás de la aviación húngara en los cielos y campos de Chile</i> | 92 |
| <i>Inauguración pista de aterrizaje nueva Base Aeronaval</i> | 100 |
| AVIONES CON HISTORIA | |
| <i>Comp Air, avión experimental en Chile</i> | 105 |
| SABÍA USTED? | 112 |
| MONUMENTO DEL MES | |
| <i>El monumento que falta y que Quintero se merece</i> | 114 |
| ESCRIBA UNA CARTA AL DIRECTOR | 124 |

I. CEREMONIAS, CONFERENCIAS ACADÉMICAS Y OTROS ACTOS CONMEMORATIVOS

❖ *Ceremonia de Premiación en la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas”*

Considerando las medidas sanitarias por la pandemia de Covid-19, la Escuela de Especialidades “Sargento 1° Adolfo Menadier Rojas” realizó de manera reducida el lunes 7 de diciembre del 2020, la ceremonia de premiación de Alumnos, correspondiente al presente año.



La actividad estuvo presidida por el Jefe de la División de Educación, General de Brigada Aérea (A) José Nogueira León, acompañado por el Director del Instituto, Coronel de Aviación (DA) Antonio Cortés, y contó con la asistencia de Oficiales, Personal del Cuadro Permanente, Profesores Civiles y los Alumnos premiados.

En su discurso, el Comandante de la Segunda Bandada de Alumnos, Teniente (DA) Ricardo Alcaino, expresó que *“los Alumnos premiados son el reflejo de un trabajo bien hecho, metódico, con dedicación y sacrificio, fortalezas que en un futuro muy cercano les otorgarán satisfacciones que esperamos se reflejen en el ejercicio de sus funciones como Especialistas de la Fuerza Aérea de Chile”*.

A continuación, se realizó la premiación de los Alumnos destacados durante su permanencia en el Plantel, en las áreas militar, académica y deportiva, para luego hacer entrega de estímulos a quienes obtuvieron las más altas calificaciones en cada escalafón, los cuales obtuvieron además la distinción “Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile”. El alumno que este año recibió del Instituto de

Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, la ya tradicional condecoración académica “Premio Mecánico Aviador Miguel Cabezas Soto”, fue la alumna Valeria Ibarra Vargas, en razón de haber obtenido la Primera Antigüedad de su escalafón “Control Militar de Tránsito Aéreo”.

Posteriormente, la Alumna y Brigadier Mayor de Escuela, Camila Parra, fue reconocida por obtener el primer lugar de la promoción 2019-2020, siendo premiada por las instituciones de la Defensa tanto nacional como de países amigos, así como por organizaciones civiles vinculadas a la Institución.

Finalmente, los presentes entonaron el Himno “Camaradas” de la Fuerza Aérea de Chile, con lo cual se dio término a la ceremonia, que a pesar de la situación sanitaria estuvo cargada de emotividad.

Tras la premiación, se dirigió a los presentes el Jefe de la División de Educación, quien junto con felicitar a los Alumnos premiados resaltó *“el ejemplo de dedicación, responsabilidad y de espíritu que han demostrado, convirtiéndose en referente para sus pares y los menos antiguos, permitiendo además que como Institución hagamos bien nuestro trabajo”*.



❖ *El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente en la Ceremonia recordatoria del Centésimo Aniversario del año de proclamación de Nuestra Señora de Loreto como Patrona de los Aeronavegantes*

A las 17.00 horas del pasado jueves 10 de diciembre, en la iglesia de Nuestra Señora de Loreto en Los Cerrillos, se llevó a cabo una misa en la que se recordó la proclamación de esta advocación mariana como Patrona Universal para todos aquellos ligados al mundo de la aviación como también de aquellos que surquen los aires.

El oficio religioso fue celebrado por el Capellán Jefe del Servicio Religioso de la Fuerza Aérea de Chile, Presbítero Juan Carlos Fuentes Arenas, considerando las medidas sanitarias por la pandemia de Covid-19 y el respectivo aforo que las circunstancias permitieron en aquella semana.

Tras el término de la misa, el reducido grupo de asistentes participó de la develación y posterior bendición de una placa conmemorativa que nuestra corporación instalara durante esa semana con la generosa y pronta ayuda del señor José Marchetti Patiño, voluntario de la pastoral que junto a un grupo de integrantes de la comunidad, brindan el auxilio necesario para el mantenimiento y correcto funcionamiento de esta significativa y particular iglesia abierta a la comunidad el 8 de diciembre de 1954, como *lugar de culto para los viajeros del entonces “Aeropuerto de Los Cerrillos”*.





❖ ***El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, presente simbólicamente en la Ceremonia de premiación de la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado”***

El viernes 11 de diciembre, la Escuela de Aviación “Capitán Manuel Ávalos Prado” realizó una ceremonia en la que se destacó a los Subalféreces y Cadetes que cumplieron en forma sobresaliente con lo establecido en los programas educacionales y de formación militar de los futuros Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile.

El acto, que se llevó a efecto en el Parque Dagoberto Godoy del Plantel, fue presidido por el Jefe de la División de Educación, General de Brigada Aérea (A) José Ignacio Nogueira León, junto con el Director de la Escuela, Coronel de Aviación (A) Andrés Leiva, y contó con la asistencia de Comandantes de Unidades Internas y docentes del Instituto, adoptando las medidas sanitarias correspondientes, además de invitados especiales vía streaming.

El comandante del Grupo Escuela, Comandante de Grupo (DA) Cristián Tagle Sepúlveda, destacó en la ocasión que *“este importante momento es la premiación al esfuerzo y dedicación, alcanzando con ello un peldaño más en la escalera al éxito. Ustedes han sido elegidos como los mejores, destacándose positivamente dentro de sus pares, no sólo en el ámbito académico, sino que cubriendo toda la gama de áreas que se desarrollan en la Escuela. La Institución les exigirá lealtad y profesionalismo, sean hombres y mujeres de bien, sigan dando el ejemplo como lo han hecho hasta ahora y recibirán la admiración y el respeto de quienes los rodeen”*.



Posteriormente, se entregaron los premios y condecoraciones a los Subalféreces y Cadetes que fueron destacados por sus aptitudes académicas, profesionales y deportivas, entre otras.

Luego, el Subalférez Alonso Aranda Alcaino recibió del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, la condecoración “Premio Académico Coronel de Aviación Enrique Flores Álvarez”, en razón de haberse destacado en el ámbito histórico aeronáutico. Asimismo, se distinguió al instructor del Plantel, Teniente (A) Guillermo Stambuk, con los premios “Instructor de vuelo más representativo” y “Espíritu de vuelo”.

Finalmente, el General Nogueira felicitó a los Subalféreces y Cadetes premiados, asegurando que “eso habla muy bien de cada uno de ustedes, porque han sido homenajeados por diversas razones, por sus habilidades, cualidades positivas y valores, que son las que nos marcan como personas. Lo importante es ser bueno en términos generales, ser responsables y, por supuesto, respetar los valores básicos del aviador: Honor, Lealtad, Cumplimiento del Deber y Excelencia en el Servicio, haciendo eso se van a caracterizar por ser buenos profesionales”.



El Subalférez Alonso Aranda Alcaino recibe del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, la condecoración “Premio Académico CDA Enrique Flores Álvarez” en razón de haberse destacado en el ámbito histórico aeronáutico.



Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado"

El Bosque, 22 de diciembre de 2020

Señor
Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile
Norberto Traub Gainsborg
Presente

Con especial atención el Director de la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" se dirige a UD. para saludarlo muy cordialmente, y agradecer el obsequio enviado que fue entregado en la Ceremonia de Premiación Interna de Subalféreces y Cadetes, como testimonio de su compromiso e interés en el proceso formativo que se realiza en este Instituto Matriz.

Dicho testimonio, que representa el esfuerzo realizado por nuestros Subalféreces y Cadetes durante los cuatro años de formación, fue entregado por el Subdirector del Plantel, Comandante de Grupo (A) Carlos Tabilo Silva y recibido por el Subalférez (A) Alonso Aranda Alcaíno.

*Junto con reiterar los agradecimientos, el **Coronel Leiva** hace propicia tan significativa ocasión para manifestarle los sentimientos de su consideración y estima.*

ANDRÉS LEIVA DIVASTO
Coronel de Aviación (A)
DIRECTOR

❖ Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile recuerda el centenario del natalicio de la valerosa aviadora chilena, Margot Duhalde Sotomayor

Durante la mañana del sábado 12 de diciembre del 2020, ocasión en que celebráramos el Día de la Aeronáutica Nacional, nuestra corporación recordó el que sería el cumpleaños número 100 de nuestra emblemática socia y amiga, la aviadora Margot Duhalde Sotomayor, quien de manera inesperada y muy lamentablemente, falleciera el pasado 5 de febrero del 2018, a sus muy bien llevados, 97 años de edad.

La actividad se realizó de forma virtual, y consistió en enviar una postal virtual que la recordara en su etapa como aviadora militar durante la Segunda Guerra Mundial. Para aquellos que desearan tener alguno de estos recuerdos, se imprimieron para la ocasión 100 postales con su rostro, las que llevan un particular sello de Dagoberto Godoy cruzando la cordillera de los Andes un 12 de diciembre, dos años antes de su natalicio, y que fueron enviadas a través de CorreosChile, a quienes oportunamente las solicitaron.

Feliz Día de la Aeronáutica Nacional
les desea
el Instituto de Investigaciones Histórico
Aeronáuticas de Chile

Tarjeta Postal

\$600 CHILE
100 años del cruce de los Andes por su parte más alta
DAGOBERTO GODOY

En este 12 de diciembre del 2020, recordamos entre otros, el primer cruce en avión de la cordillera de los Andes entre las más altas cumbres, por Dagoberto Godoy Fuentealba en 1918.
Dos años después, en el mismo día de este recordado triunfo para las alas nacionales, nació una de nuestras grandes aviadoras chilenas,
Margot Duhalde Sotomayor

Centenario del natalicio de Margot Duhalde Sotomayor
1920 - 12 de diciembre - 2020

"Había vivido cinco años en Inglaterra. La había odiado, aceptado, amado y adoptado. Había sufrido, pasado terribles fríos, mucha hambre y miedos que jamás volverán a repetirse, pero también había sido inmensamente feliz, había madurado y, lo que era más importante para mí, me había realizado como piloto y vivido una hermosa y sana camaradería que sólo las personas expuestas al peligro diario, pueden apreciar"

(Descargue [aquí](#) su postal conmemorativa virtual)

❖ Aniversario del Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”

Temprano ese mismo sábado 12, nuestra corporación hizo llegar sus saludos Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea de Chile “Águilas Blancas”, quienes en la ocasión cumplían 37 años de vida, desde la fructífera fecha de unificación de las entonces entidades Centro de Ex Cadetes y Oficiales de la Fuerza Aérea “Los Cóndores” y la Grupo Simbólico de Aviación “Águilas Blancas”.




VICENTE VON TEUBER LIZANA
PRESIDENTE DEL CENTRO DE EX CADETES
Y OFICIALES DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE
“ÁGUILAS BLANCAS”

Saluda atentamente al

Presidente del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, **Sr. Norberto TRAUB Gainsborg**, y en esta ocasión tan especial se complace en hacerle llegar sus más sinceros agradecimientos por los atentos y cordiales saludos que le hiciera llegar con motivo del reciente Aniversario de este Centro.

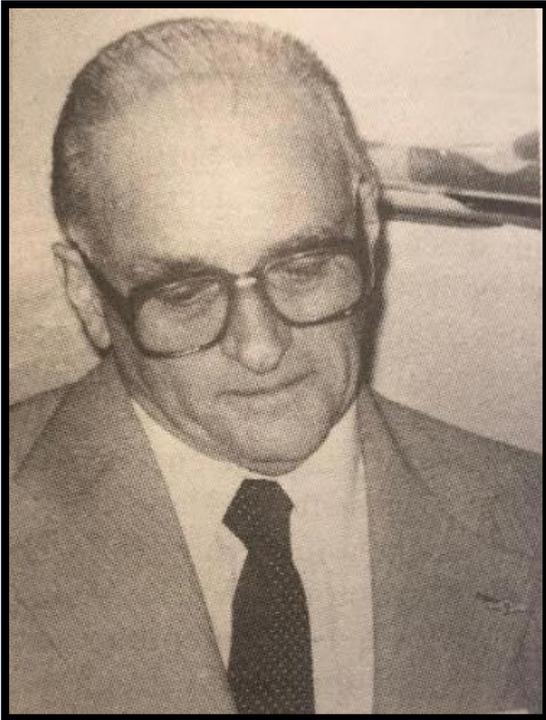
El Aviador **VON TEUBER**, junto con reiterar sus agradecimientos, hace propicia esta especial ocasión para manifestarle sus sentimientos de respeto y lealtad.

En “ALAS Y AMISTAD”

Santiago, Diciembre 2020.



II. OBITUARIO



René Picasso Croxatto (Q.E.P.D.)

RENÉ PICASSO CROXATTO

"Más cerca de ti, oh Dios"

La repentina enfermedad y posterior fallecimiento de su padre, siendo aún muy joven, lo obligaron a hacerse cargo de la administración del importante establecimiento comercial que su progenitor poseía en Temuco.

Enorme responsabilidad que vino a echar por tierra los anhelos que desde niño anidaban en su corazón. Postular a la Escuela de Aviación y convertirse en oficial de la Fuerza Aérea de Chile.

No obstante, tan acendrada vocación encontraría cauce en 1944, al ingresar al Club Aéreo de Temuco, donde bajo la atenta mirada de su instructor el entonces teniente Claudio Sepúlveda Donoso, en poco más de un mes le permitió obtener su brevet de piloto aviador de turismo.

A pesar del esfuerzo que sus responsabilidades comerciales le demandaban, al año siguiente hizo el curso de Oficial de Reserva en el Grupo de Aviación N°3, recibiendo al término del mismo su nombramiento de Alférez de reserva.

De su paso por la Base Aérea "Maquehue", siempre recordaría la instrucción de vuelo recibida en Los Fairchild PT-19 y en los Vultee BT-13 y la estricta formación física a cargo del teniente Alberto Bachelet Martínez.

Con la experiencia alcanzada, obtuvo su licencia de instructor de vuelo, siendo muchos los alumnos que a lo largo de su vida formó como pilotos y que hoy deploran la partida del maestro.

Estando consciente que la aviación no era solo para el disfrute personal, siempre puso sus alas al servicio de sus semejantes, concurriendo en auxilio de muchas personas a las que salvó la vida, rescatándolas de lugares inaccesibles, para trasladarlas a centros asistenciales donde encontraron cura a sus dolencias.

A falta de pistas se aterrizaba en cualquier potrero medianamente parejo, señalaría años más tarde, siendo los terremotos de 1960, el mayor desafío que en su vida como piloto debió enfrentar.

Volando de sol a sol, con cualquier tiempo, poniendo ruedas donde fuera necesario, entregando la ayuda solidaria a los damnificados por la furia de la naturaleza, o evacuando personas heridas.

La Medalla Puente Aéreo que en mérito a sus servicios le entregara la Fuerza Aérea, era uno de sus más preciados tesoros.

Sin embargo, nadie escapa a su destino o al inexorable paso del tiempo y con miles de horas de vuelo anotadas en su bitácora, cruzando el umbral de la ancianidad, debió rendirse a la realidad de que su salud ya no le acompañaba y que para él había llegado el momento de bajarse de los aviones.

En una entrevista que en cierta ocasión concediera a un medio de prensa aeronáutico, a una consulta sobre que sentía al volar, tal vez en forma premonitoria respondió; *“Al elevarse en ese cielo azul uno va acercándose a Dios”*.

Poseedor de una mente privilegiada, no fueron pocas las veces que a él recurrimos en busca de la respuesta para una investigación histórica en preparación, encontrando siempre de su parte la más cordial acogida.

Oportunidades todas en que nos instaba a seguir en nuestra labor, *“antes de que caiga en el olvido, lo poco que en nuestra patria se ha preservado de su pasado aeronáutico”*.

Sus últimos años los vivió acogido al amparo de su hogar, con su mente muy lúcida, pero llevando en lo íntimo de su corazón la pena que le causara la partida de su esposa Norita, fiel compañera de toda una vida.

Fue al amanecer de un día no distante, cuando las aves dan comienzo a sus alabanzas al Creador, que su gastado cuerpo dejó el alma en libertad de emprender el postrer vuelo.

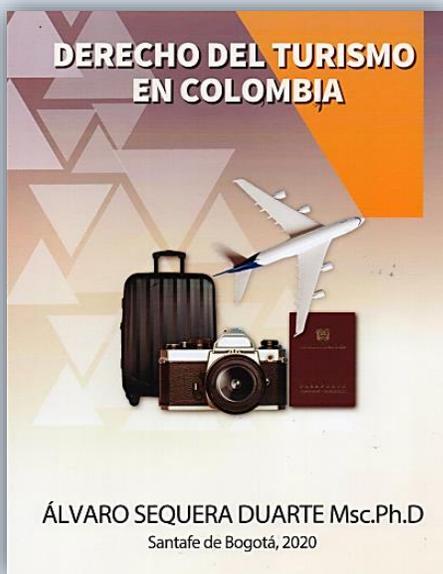
No podría precisar el porqué, pero imagino que al ascender hacia los espacios infinitos, a sus oídos habrán ido llegado las estrofas de aquel himno religioso que en 1841 Sarah Flower Adams escribiera;

“Camino encuentro aquí que al cielo va, pues sé que allí tu amor me sostendrá.

Más cerca, oh Dios, de ti...”

Sergio Barriga Kreft

III. LIBROS, REVISTAS Y OTRAS DONACIONES RECIBIDAS



- ❖ *En este mes de diciembre del 2020, seguimos privilegiando este espacio para compartir algunos trabajos y libros descargables disponibles y así fomentar su lectura desde casa.*

Portadas de algunas valiosas publicaciones en formato digital que nuestra corporación generosamente ha recibido o realizado y que siempre están a vuestra disposición.

Les invitamos a descargarlas y así formar una gran biblioteca digital

Muchos saludos a todos ustedes.

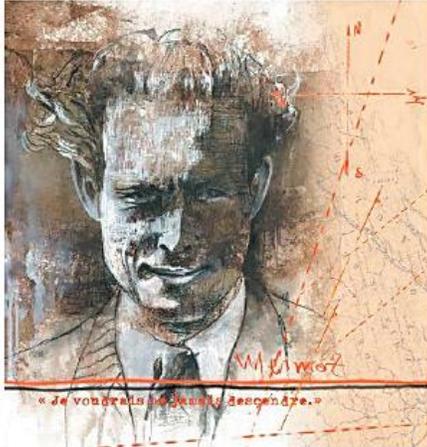




Bulletin
Janvier-Février 2020

*« Ainsi Mermoz, avait défriché les sables, la montagne,
la nuit et la mer. »*

Antoine de Saint-Exupéry
(Terre des hommes)



Jean Mermoz (1901-1936)

©Vivi Navarro
(Avec l'autorisation de l'artiste)

GENERAL ADOLF GALLAND



MEMORIAS
"LOS PRIMEROS Y LOS ÚLTIMOS"



BOLETÍN DE LA ACADEMIA DE HISTORIA
NAVAL Y MARÍTIMA DE CHILE

Nº 19 ★ 2015

AERONAVES

Lincoln

José M. Rodríguez
Oscar L. Rodríguez

2

IV. ALIANZAS CULTURALES Y OTROS

Dentro del plan de difusión de hitos, personajes y material de carácter histórico aeronáutico, reservamos este espacio que incorpora novedades de otras entidades relacionadas que trabajan en conjunto con nuestra corporación.

❖ *Nota recibida*



NOTA PROTOCOLAR

Comunicamos que con fecha 14 de diciembre de 2020, el General de Aviación, Víctor Villalobos Collao, deja el cargo de Director General de Aeronáutica Civil.

Asume esta alta función, a partir de la misma fecha, el General de Brigada Aérea (A), Raúl Jorquera Conrads.

Junto con acusar recibo de ésta, y en nombre de nuestro Directorio e integrantes de nuestra Corporación, agradecemos toda la colaboración prestada por la Dirección General de Aeronáutica Civil, durante la dirección del General de Aviación Sr. Víctor Villalobos Collao y le deseamos todo lo mejor en el desempeño de sus futuras actividades particulares.

Así mismo, queremos desearle el mayor de los éxitos al distinguido General de Brigada Aérea (A) Sr. Raúl Jorquera Conrads, quien asume nuevas y delicadas funciones como Director General de la DGAC. Conscientes de las reconocidas habilidades, alta preparación y espíritu de equipo tan característico del general Jorquera, estamos seguros que este año 2021, deparará una fructífera gestión para la medular y noble Dirección General de Aeronáutica Civil que tanto bien y servicios brinda al desarrollo de aviación como también a nuestra querida Patria.

❖ *Nota recibida del International Commission of Military History*

Dear ICMH Leaders, Colleagues, Friends, and Military History Professionals,

Happy New Year to you! – Feliz Año Nuevo a Ud.!

Please find attached the quarterly update, dated 1 January 2021, of the ICMH Forthcoming Military History Conference listing. The purpose of this listing is to provide you with information on future international conferences for your consideration of attendance, to help share military history techniques, methodologies, and best practices.

Se adjunta la actualización trimestral, con fecha del 1 de enero de 2021, de la lista de la próxima Conferencia de Historia Militar de la ICMH. El propósito de esta lista es brindarle información sobre futuras conferencias internacionales para que considere su asistencia, para ayudarlo a compartir técnicas, metodologías y mejores prácticas de historia militar.

Please note the current coronavirus pandemic has caused the cancellation of numerous events and activities, including military history conferences. Those conferences known to have been canceled or rearranged have been highlighted in “blue” on the attached list. Please check with the respective conference organizers to ensure any conference you may be interested in attending is still going to be held.

Tenga en cuenta que la actual pandemia de coronavirus ha provocado la cancelación de numerosos eventos y actividades, incluidas conferencias de historia militar. Aquellas conferencias que se sabe que han sido canceladas o reorganizadas se han destacado en "azul" en la lista adjunta. Verifique con los organizadores de la conferencia respectivos para asegurarse de que cualquier conferencia a la que pueda estar interesado en asistir, aún se lleve a cabo.

If you are aware of any forthcoming military history conferences not included in this listing, please send me the relevant conference details, and I will include that conference in the next quarterly update. Thank you.

Si tiene conocimiento de alguna futura conferencia de historia militar que no esté incluida en esta lista, envíeme los detalles relevantes de la conferencia, y la incluiré en la próxima actualización trimestral.

Gracias.

Thank you very much. If you have any questions or concerns, please do not hesitate to contact me.

Muchas gracias. Si tiene alguna pregunta o inquietud, no dude en comunicarse conmigo.

Best regards,

Harold E. Raugh, Jr., Ph.D.

Vice President

International Commission of Military History

(INFFAOHER7@aol.com)



Forthcoming Military History Conferences

PLEASE NOTE: The coronavirus pandemic has caused the cancelation of numerous events and activities, including military history conferences. Those conferences known to have been canceled or rearranged have been highlighted in “blue.” Please check with the respective conference organizers to ensure any conference you may be interested in attending is still going to be held.

Entries in **red** indicate **new additions** since the last update.

* * * * *

Name of conference: **Colloque Des Societes Savantes Du Val De Marne** (Symposium of the Learned Societies of the Val De Marne)

-Conference topic/theme: La guerre de 1870-1871 dans le sud-est parisien (The War of 1870-1871 in South-east Paris)

-Dates of conference: 30 January 2021

-Location of conference: Creteil, Paris, France

-Organizer/host/sponsor of conference: Colloque Des Societes Savantes Du Val De Marne

-Conference point of contact: Dr. Francine SAINT-RAMOND (infocfhm@gmail.com)

-Additional conference information: This colloquium includes military history presentations by Dr. Francine SAINT-RAMOND, Général Jean-Philippe GANASCIA, Sophie HASQUENOPH, Barti MEKRI, Thierry DUPUY, M. le Professeur Michel BALARD, and Pierre GILLON.

* * * * *

Name of conference: **Spying on East Asia: Intelligence and Surveillance in the Age of Information**

-Conference topic/theme:

-Dates of conference: 27-28 February 2021 (Rescheduled from 31 October-1 November 2020)

-Location of conference: Campus of Washington University, St. Louis, Missouri, USA

-Organizer/host/sponsor of conference: This conference is supported by a grant from Taiwan Ministry of Education and funding from Washington University School of Arts and Sciences, and co-sponsored by East Asian Studies Program, Program in Film and Media Studies, and Performing Arts Department.

-Conference point of contact: Dr. Yuqian Yan (yyuqian@wustl.edu)

-Additional conference information: <https://ealc.wustl.edu/news/cfp-spying-east-asia-intelligence-and-surveillance-age-information>

* * * * *

Name of conference: **International Conference on World War II**

-Conference topic/theme:

-Dates of conference: 4-6 March 2021 (Rescheduled from 19-21 November 2020)

-Location of conference: Higgins Hotel and Conference Center, New Orleans, Louisiana, USA

- Organizer/host/sponsor of conference: Pritzker Military Museum & Library
- Conference point of contact: membership@nationalww2museum.org
- Additional conference information: <https://ww2conference.com/>

* * * * *

Name of conference: **Society for Military History Annual Conference**

- Conference topic/theme: Turning the Tide: Revolutionary Moments in Military History
- Dates of conference: 18-21 March 2021
- Location of conference: Norfolk, Virginia, USA
- Organizer/host/sponsor of conference: Joint Advanced Warfighting School
- Conference point of contact: Bryon Greenwald
- Additional conference information: smhannualmeeting.org

* * * * *

Name of conference: **"Faces of War" International Conference**

-Conference topic/theme: "Since 2021 will mark the thirtieth anniversary since the outbreak of the Yugoslav Wars and the end of the First Gulf War to name but a few, it is necessary to examine the themes and approaches studied in the field of War Studies and to offer a contribution towards a careful analysis of future scenarios."

- Dates of conference: 20-21 March 2021
- Location of conference: Provisional venue: Birkbeck College, University of London, London, England
- Organizer/host/sponsor of conference:
- Conference point of contact: Dr. Olena Lytovka (warstudies@lciir.co.uk)
- Additional conference information:

* * * * *

Name of conference: **Dockyards and Baltic Campaigns (1721-2021): Comparisons and Transformations**

- Conference topic/theme:
- Dates of conference: 27 March 2021
- Location of conference: National Maritime Museum, Romney Road, Greenwich, London SE10 9NF
England
- Organizer/host/sponsor of conference: Naval Dockyards Society
- Conference point of contact: Dr. Paul Brown (paul.brown206@btinternet.com)
- Additional conference information: <https://navaldockyardssociety.files.wordpress.com/2020/04/cfp-baltic-v5.pdf>

* * * * *

Name of conference: **Anglo-Sikh Wars Seminar**

- Conference topic/theme: Anglo-Sikh Wars
- Dates of conference: 27 March 2021
- Location of conference: National Army Museum, Royal Hospital Road, Chelsea, London SW3 4HT
England
- Organizer/host/sponsor of conference: Victorian Military Society
- Conference point of contact: Dan Allen (vmsdan@msn.com)
- Additional conference information:

* * * * *

Name of conference: **From Combat to Commemoration. Veteran Politics and Memory: A Global Perspective**
-Conference topic/theme:
-Dates of conference: 16-17 April 2021
-Location of conference: Department of History, University of Warwick, England
-Organizer/host/sponsor of conference: Department of History, University of Warwick
-Conference point of contact: imogen.peck@warwick.ac.uk and timo.schrader@warwick.ac.uk
-Additional conference information: <https://royalhistsoc.org/event/from-combat-to-commemoration-veteran-politics-and-memory-a-global-perspective/>

* * * * *

Name of conference: **Council of America's Military Past Annual Military History Conference**
-Conference topic/theme:
-Dates of conference: 20-23 April 2021
-Location of conference: Charleston, South Carolina, USA
-Organizer/host/sponsor of conference: Council of America's Military Past
-Conference point of contact: Bridget Hart
-Additional conference information: bridgethshea@hotmail.com

* * * * *

Name of conference: **Shenandoah Valley Battlefields Foundation's 5th Annual National Civil War Conference**
-Conference topic/theme: "Our Hour Had Come": New Market, Piedmont, and the Fall of Staunton
-Dates of conference: 22-24 April 2021
-Location of conference: Stonewall Jackson Hotel, 124 South Market St, Staunton, Virginia, USA
-Organizer/host/sponsor of conference: Shenandoah Valley Battlefields Foundation
-Conference point of contact: info@svbf.net
-Additional conference information: <http://www.shenandoahatwar.org/2020-national-conference-new-market-piedmont-and-staunton/>

* * * * *

Name of conference: **Seventh Annual Midwestern History Conference**
-Conference topic/theme: "The Midwest at the Intersection of Past and Present"
-Dates of conference: 26-27 May
-Location of conference: Zoom Webinar
-Organizer/host/sponsor of conference: Midwestern History Association and the Hauenstein Center at Grand Valley State University
-Conference point of contact: Jakob Bigard (bigardja@gvsu.edu)
-Additional conference information:

* * * * *

Name of conference: **Society for Historians of American Foreign Relations Conference**
-Conference topic/theme: "Variations on a Theme"
-Dates of conference: 17-21 June 2021
-Location of conference: Arlington, Virginia, USA (onsite and offsite)
-Organizer/host/sponsor of conference: Society for Historians of American Foreign Relations
-Conference point of contact: Amy.Sayward@shafr.org
-Additional conference information: <https://shafr.org/conferences/annual/2021-CFP>

* * * * *

Name of conference: **16th European Research Group on Military and Society (ERGOMAS) Conference**

-Conference topic/theme: Dynamic armed forces in changing societies: challenges for research in and on the military

-Dates of conference: 19-23 July 2021

-Location of conference: University of Tartu, Institute of Social Studies, Tartu, Estonia

-Organizer/host/sponsor of conference: ERGOMAS

-Conference point of contact:

-Additional conference information: <https://www.ergomas.ch/index.php>

* * * * *

Name of conference: **Civil War Conference**

-Conference topic/theme: Gateway to the Deep South: Chickamauga and Chattanooga

-Dates of conference: 21-25 July 2021 (rescheduled from 22-26 July 2020)

-Location of conference: Hampton Inn, 6875 Battlefield Pkwy, Ringgold, Georgia, USA

-Organizer/host/sponsor of conference: Chambersburg Civil War Seminars and Tours

-Conference point of contact: lkennedy@chambersburg.org

-Additional conference information: <https://www.civilwarseminars.org/chickamauga-and-chattanooga>

* * * * *

NOW A VIRTUAL CONFERENCE

Name of conference: **48th Annual Meeting of International Committee for the History of Technology**

-Conference topic/theme: "Giants and Dwarfs in Science, Technology and Medicine"

-Dates of conference: 25-31 July 2021

-Location of conference: Prague, Czech Republic

-Organizer/host/sponsor of conference: International Committee for the History of Technology

-Conference point of contact: ichst2021@guarant.cz

-Additional conference information: <https://www.ichst2021.org/>

* * * * *

Name of conference: **Civil War Conference**

-Conference topic/theme: "Born of Fire": West Virginia and the Civil War

-Dates of conference: 31 July 2021 (rescheduled from 1 August 2020)

-Location of conference: Holiday Inn Martinsburg, Martinsburg, West Virginia, USA

-Organizer/host/sponsor of conference: Shenandoah Valley Battlefields Foundation

-Conference point of contact: nfo@svbf.net

-Additional conference information: <http://www.shenandoahatwar.org/born-of-fire-west-virginia-and-the-civil-war/>

* * * * *

Name of conference: **XXIII International Congress of Historical Sciences**

-Conference topic/theme:

-Dates of conference: 22-28 August 2021

-Location of conference: Poznan, Poland

-Organizer/host/sponsor of conference: International Congress of Historical Sciences

-Conference point of contact:

-Additional conference information: <https://ichs2020poznan.pl/en/>

* * * * *

Name of conference: **XLVI Congress of the International Commission of Military History**

-Conference topic/theme: Independence Wars since the XVIII Century

-Dates of conference: 29 August-3 September 2021

-Location of conference: Athens, Greece

-Organizer/host/sponsor of conference: Hellenic Military History Commission

-Conference point of contact: Major General Georgios Rachmanidis, President of the Hellenic Commission of Military History

-Additional conference information: <http://www.icmh-cihm.org/en/92-the-xlvi-icmh-congress-in-athens>

* * * * *

Name of conference: **Memory Wars: World War II at 75**

-Conference topic/theme: To explore the war's evolving place in public memory. The gathering will examine how museums, filmmakers, media, memorials, and historians (public and academic) influence collective memories of the epic conflict.

-Dates of conference: 9-11 September 2021 (rescheduled from 10-12 September 2020)

-Location of conference: National WWII Museum, New Orleans, Louisiana, USA

-Organizer/host/sponsor of conference: National WWII Museum

-Conference point of contact: memory@nationalww2museum.org

-Additional conference information: <https://www.nationalww2museum.org/programs/memory-wars-world-war-ii-75>

* * * * *

Name of conference: **Civil Wars in History**

-Conference topic/theme:

-Dates of conference: 10-11 September 2021

-Location of conference: University College Dublin, Ireland

-Organizer/host/sponsor of conference: The Centre for War Studies, University College Dublin (<https://www.ucd.ie/warstudies>), in collaboration with the Society for the History of War (<https://www.show.org.uk/>)

-Conference point of contact: Call for Papers (history@ucd.ie)

-Additional conference information:

* * * * *

Name of conference: **Society for the History of Navy Medicine / McMullen Naval History Symposium**

-Conference topic/theme: Any topics related to maritime medicine

-Dates of conference: 23-24 September 2021

-Location of conference: To be determined

-Organizer/host/sponsor of conference: Society for the History of Navy Medicine

-Conference point of contact: Dr. Thomas L. Snyder

-Additional conference information: historyofnavymedicine@gmail.com

* * * * *

Name of conference: **Seventeenth Annual Seminar on the American Revolution**

-Conference topic/theme: The military, political, and social history of the American War for Independence.

-Dates of conference: 24-26 September 2021

-Location of conference: 102 Fort Ti Rd., Ticonderoga, New York USA

-Organizer/host/sponsor of conference: Fort Ticonderoga

-Conference point of contact:

-Additional conference information: <https://www.fortticonderoga.org/event/annual-seminar-on-the-american-revolution/2019-09-20/>

* * * * *

Name of conference: **2021 Conference of the International Society of Military Sciences**

-Conference topic/theme:

-Dates of conference: 11-14 October 2021

-Location of conference: Royal Military College of Canada, Kingston, Ontario, Canada -

Organizer/host/sponsor of conference: International Society of Military Sciences

-Conference point of contact: David Last (last-d@rmc.ca or info@isofms.org)

-Additional conference information: <https://www.isofms.org/isms-conference>

* * * * *

Name of conference: **Western History Association 61st Annual Conference**

-Conference topic/theme:

-Dates of conference: 27-30 Oct 2021

-Location of conference: Hilton Portland in Portland, Oregon, USA

-Organizer/host/sponsor of conference: Western History Association

-Conference point of contact: westernhistoryassociation@gmail.com

-Additional conference information: <https://www.westernhistory.org/2021>

* * * * *

Name of conference: **XLVII Congress of the International Commission of Military History**

-Conference topic/theme: Military Conflicts during the Cold War

-Dates of conference: 26 August-2 September 2022

-Location of conference: Seoul, Republic of Korea

-Organizer/host/sponsor of conference:

-Conference point of contact: Lt. Col. Jeong Ki Kim (pakjisan@naver.com)

-Additional conference information:

* * * * *

Name of conference: **XLVIII Congress of the International Commission of Military History**

-Conference topic/theme: Commanders and Battles which Shaped Military History

-Dates of conference: 3-8 September 2023

-Location of conference: Istanbul, Turkey

-Organizer/host/sponsor of conference:

-Conference point of contact:

-Additional conference information:

* * * * *

Dr. Harold Raugh

INFFAOHER7@aol.com

1 January 2021

❖ **Miembro Correspondiente del IAHACH en el Perú, recibe un significativo reconocimiento.**

Teniendo como marco este año 2020, en el cual se conmemoró el 110 aniversario del Cruce de los Alpes por el piloto pionero de la aviación mundial de origen peruano, don Jorge Chávez Dartnell, el Director General de Aeronáutica Civil del Perú, otorgó un “Diploma de Honor” al *Miembro Correspondiente* de nuestra Corporación en esta nación vecina, Ing. Sr. Hernán Rivas Vargas-Machuca, en reconocimiento a su valiosa trayectoria y vocación de servicio en bien del desarrollo de la aviación peruana.

Desde Chile, reciba *nuestras más sinceras Felicitaciones!*



❖ **David Monks elegido nuevo presidente de la FAI**

David Monks fue elegido nuevo presidente de la Federación Aérea Internacional por un período de dos años. Su elección tuvo lugar el pasado 5 de diciembre de 2020, en la 114ª Conferencia General de la FAI celebrada “on line” del 2 al 5 de diciembre de 2020.



Ingeniero eléctrico de profesión, Monks, de 53 años, del Reino Unido, se aficionó a la aviación cuando aprendió a pilotar helicópteros en 1995. Desde entonces, ha ocupado cargos en varias organizaciones de deportes aéreos, incluido el de presidente del Royal Aero Club del Reino Unido y del Helicopter Club de Gran Bretaña en el momento de su elección. También ha sido muy activo dentro de FAI, a saber, la Comisión de Rotorcraft de la FAI y la Comisión General de Deportes Aéreos de la FAI, desde 2009.

A lo largo de los años, David Monks ha participado en muchos Campeonatos FAI y competencias regionales, ganando la medalla de bronce en el Campeonato Mundial FAI de Helicópteros 2008 y dos medallas de plata en el FAI WHC 2012. Ardiente promotor de los deportes aéreos, es el organizador de todas las competencias del Reino Unido e introdujo nuevos formatos de competición en su país. También es poseedor de tres récords mundiales FAI.

❖ *Mensaje del Director de la Asociación francesa a la Memoria de Mermoz*

Buenas tardes queridos amigos,

Como saben, tuvimos que juntarnos y buscar a los que pudieran pasar por Neuilly el sábado 5 para participar, todos, en el Homenaje Tradicional organizado por la Municipalidad y la APNA. Debido a las Instrucciones Gubernamentales entregadas para luchar contra la pandemia actual, la Municipalidad ha decidido organizar un pequeño Evento donde los Representantes de todos los que están acostumbrados a reunirse para participar en este Homenaje serán: Sr. Jean Christophe Fromantin Alcalde de Neuilly - Sr. G Bouvet Presidente de la APNA - Coronel Randot Presidente de los Veteranos - y yo acompañados por el equipo mínimo "*Mémoire de Mermoz*". Nos informaron de estos arreglos el día 3. Pido disculpas por no poder decírselo antes.

Colocaremos una Gavilla a nombre de "Mémoire de Mermoz" a las 11 de la mañana al pie del Busto de Mermoz en el Jardín del Ayuntamiento. Espero que todos nos encontremos y participemos, a través del pensamiento y la emoción, en este gesto de Homenaje.

Adjunto un documento de la casa que resume la carrera de Jean Mermoz recordando que nació el 9 de diciembre de 1901 en Aubenton; y que desapareció - así como toda la tripulación del hidroavión "La Croix du Sud" - frente a Dakar el 7 de diciembre de 1936. Les pido que distribuyan este documento a sus amigos; y a tu alrededor, para que estos hechos sean actualizados y conocidos.

Queridos amigos, les envío mis mejores sentimientos, **Christian Libes-Mermoz**.

Jean Mermoz " l'Archange de l'Aéropostale" 1901-1936



Mermoz Jean, Commandeur de la Légion d'Honneur et Inspecteur Général de la Compagnie Air France : sublime figure d'aviateur, d'une valeur morale et professionnelle hors de pair. Créateur, au prix d'efforts surhumains, de l'aviation commerciale transocéanique, à fait de son nom un symbole et de sa carrière une longue suite d'exploits. Allant jusqu'au bout de toute entreprise, envisageant la mort avec sérénité, a mérité l'admiration générale par la grandeur de ses actes. Porté disparu avec l'équipage de la «Croix du Sud», dont il était le chef de bord, accomplissant sa 24^e traversée de l'atlantique sur la ligne postale qu'il avait été le premier à tracer. Entre de plain-pied dans la légende, et s'inscrit parmi les héros les plus purs de l'aviation française. 8500 heures de vol.

Citation à l'ordre de la Nation décernée à Jean Mermoz (JO du 17 décembre 1936)

1901

9 DÉCEMBRE

Naissance à Aubenton (02) ; enfance à Mainbressy (08) dès 1903. Exode à Aurillac (15) en août 1914.

1920 - 1923

Contractant un engagement par devancement d'appel, il obtient le Brevet de pilote N° 19096 à Istres. A la conclusion d'une belle campagne de Syrie, le sergent Jean Mermoz est libéré avec la Croix de Guerre des T.O.E.

1924

17 OCTOBRE

Convoqué le 13 octobre, il est embauché après essais devant Daurat, par la CGEA-LAL. Après formation, est affecté aux tronçons « Toulouse - Malaga - Casablanca - Dakar ».

1927

12 SEPTEMBRE

La CGEA de Latécoère est vendue à Marcel Bouilloux-Laffont, et devient la CGA ou Aéropostale.

10 ET 11 OCTOBRE

Sur Laté 26 2R « Spirit of Montaudran », il réussit le Raid Toulouse - St Louis du Sénégal. Promu Chef Pilote, J. Mermoz arrive à Rio le 28 décembre.

1928

18 NOVEMBRE

Après avoir imposé le vol de nuit entre Rio et Buenos-Aires, il réussit la liaison Buenos-Aires - Mendoza - Santiago du Chili.

1929

3 MARS

Il subit deux accidents successifs au sommet des Andes et, accompagné de Colletot, ils travaillent 3 jours à réparer l'avion accidenté.

19 JUILLET

D. Daurat donne son accord pour que Jean Mermoz assure la ligne Buenos-Aires - Santiago du Chili.

1930

10 FÉVRIER

Revenu en France, il passe son Brevet de pilote d'hydravion sur Laté 28-3 «Comte de la Vaux» et s'adjuge le record du Monde en circuit fermé.

12 ET 13 MAI

Envolé le 12 de St Louis avec le courrier posté à Paris le 10, Mermoz, Dabry et Gimlé, sur Laté «Comte de la Vaux», amerrissent le 13 à Natal au Brésil.

30 AOÛT

Poursuivant les essais du Laté 28.8, il est sauvé par son parachute au-dessus de Capens (31) suite à dislocation de son avion en vol.

1933

17 JANVIER

L'avion «à roulettes» Arc en Ciel, piloté par Jean Mermoz réussit la liaison Le Bourget - Istres - Part Etienne - Saint Louis - Natal - Rio de Janeiro.

1934

4 AOÛT

Jean Mermoz est fait Commandeur de la Légion d'Honneur et est nommé le 15 avril 1935 «inspecteur Général d'Air France».

1936

7 DÉCEMBRE

Envoi de Dakar du Laté «Croix du Sud» piloté par Jean Mermoz, accompagné de A. Richadou, E. Cruveillher et J. Lavidaille et H. Ezan.

L'hélice du moteur droit refusant de changer de pas, l'hydravion revient et on procède au changement du réducteur.

L'hydravion reprend son vol et envole, quelques heures après, le dernier message «Coupons moteur arrière droit». Silence définitif.

V. EFEMÉRIDES DEL MES DE ENERO

La presente sección aborda una serie de hechos y acontecimientos relevantes ocurridos durante el mes de enero, los que hemos seleccionado para mantenerlos vivos dentro de la historia aeronáutica nacional e Iberoamericana.

01/01/1912: El piloto norteamericano, señor Jesse Seligman, sería la primera persona en volar en Costa Rica. Recorrió volando en su aeroplano Blériot unos 7 kilómetros en Llano Grande Mata de Plátano. Seligman brindó también los primeros espectáculos aéreos en Costa Rica y cobrando ¢ 1.500 a cada pasajero.

Diecisiete años después, en 1929, el valiente costarricense Tobías Bolaños Palma sería el primer piloto “Tico” en volar sobre su patria.

01/01/1915. Se realiza el Primer Concurso de Aviación en Chile, en el Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar en la chacra “Lo Espejo”.

Su organización estuvo a cargo del Aero Club de Chile, a fin de ayudar a los familiares en apuros económicos de los extranjeros y de chilenos que partieron a Europa a combatir en la 1ª Guerra Mundial.

Este evento tuvo gran resonancia en Sudamérica por las proporciones que tuvo el concurso, quedando de manifiesto la gran pericia y preparación de los aviadores chilenos que existía para la época.

El total de inscritos en esta gran fiesta de la aviación fue de 14 aviadores, pero finalmente participaron sólo 11 pilotos, los que concursaron en una prueba de vuelo contra el tiempo que consistió en un raid de 45 kilómetros y posteriormente en la tarde de la misma jornada, a una prueba de destreza consistente en precisión al aterrizaje con motor apagado.



Pilotos Sargento 1º Eleodoro Rojas y Vicesargento 1º Juan Verscheure, de destacada participación en el Concurso.

A esta segunda competencia asistió al campo aéreo, el Presidente de la República junto a una innumerable cantidad de público, los que vitorearon a los aviadores participantes y posteriormente a los ganadores de ambas pruebas: Teniente Tucapel Ponce, el sargento Eleodoro Rojas y el aviador civil don Luis Omar Page.

01/01/1917. Se efectúa un concurso aeronáutico en el Club Hípico, con participación de la Fuerzas Armadas, a beneficio del Hospital Militar y a fin de reunir fondos para la instalación de un Parque Aerostático del Aeroclub de Chile.



Primer Concurso de Aviación realizado en Chile. 1915. Aeródromo de la Escuela de Aeronáutica Militar "Lo Espejo" en la comuna de El Bosque.

01/01/1919. Se otorga la primera distinción oficial por parte del gobierno a un aviador. El entonces teniente de Ejército, don Dagoberto Godoy Fuentealba, recibe de manos del Ministro de Guerra, señor Enrique Bermúdez de La Paz, una medalla de oro que recuerda la hazaña del cruce de la Cordillera de los Andes, por su parte más alta. Esta ceremonia se realizó en presencia de autoridades militares y los miembros del Aero Club de Chile.



01/01/1919. El aviador civil chileno Clodomiro Figueroa, realiza el primer Correo Aéreo entre Santiago y Valparaíso, transportando una valija con correspondencia tanto de ida como de regreso.

Para este servicio, utilizó unas estampillas particulares hechas de papel fotográfico, las debían ser cortadas tras la huella dejada por la aguja de una máquina de coser y posteriormente encoladas a la correspondencia. El histórico vuelo de correos fue realizado en un avión monoplano Blériot XI de 80 HP de su propiedad y bautizado como "Valparaíso".

01/01/1924. La Compañía Rioplatense de Aviación S.A., inaugura la Línea Aérea entre Buenos Aires, Argentina y Montevideo, Uruguay.

01/01/1927. El Hidroavión Dornier Wal "Atlántico" perteneciente a la empresa alemana CONDOR SINDIKAT, realiza el primer vuelo de la aviación comercial brasilera, uniendo a las ciudades de Río de Janeiro y Florianópolis.

01/01/1928. La visita del insigne aviador norteamericano a El Salvador, Charles A. Lindbergh, en especial tras su vuelo sin escalas desde Nueva York hasta París entre los días 20 y 21 de mayo de 1927, toma las características de fiesta nacional e incentiva el desarrollo de la aviación en ese país.

01/01/1929. Aeroposta Argentina S.A., inicia sus servicios regulares desde el aeródromo de General Pacheco, Buenos Aires a Asunción en el Paraguay vía Monte Caseros, Corrientes, con dos aviones Laté 25, piloteadas por el francés señor Paul Vachet y los argentinos Pedro Ficarelli y Leonardo Selvetti.

01/01/1936. El presidente dominicano, señor Rafael Trujillo crea mediante decreto No. 297, el Departamento de Aviación del Ejército Nacional con sede en el entonces Campo de Aviación de Miraflores.

01/01/1947. La sociedad mixta Z.O.N.D.A., inicia los servicios en forma regular entre las ciudades argentinas de Buenos Aires y Mendoza. Posteriormente tomó a su cargo los servicios de cabotaje que atendía Panagra en esa ruta, con sus respectivas escalas.

01/01/1948. Creación Club Aéreo de Panguipulli.

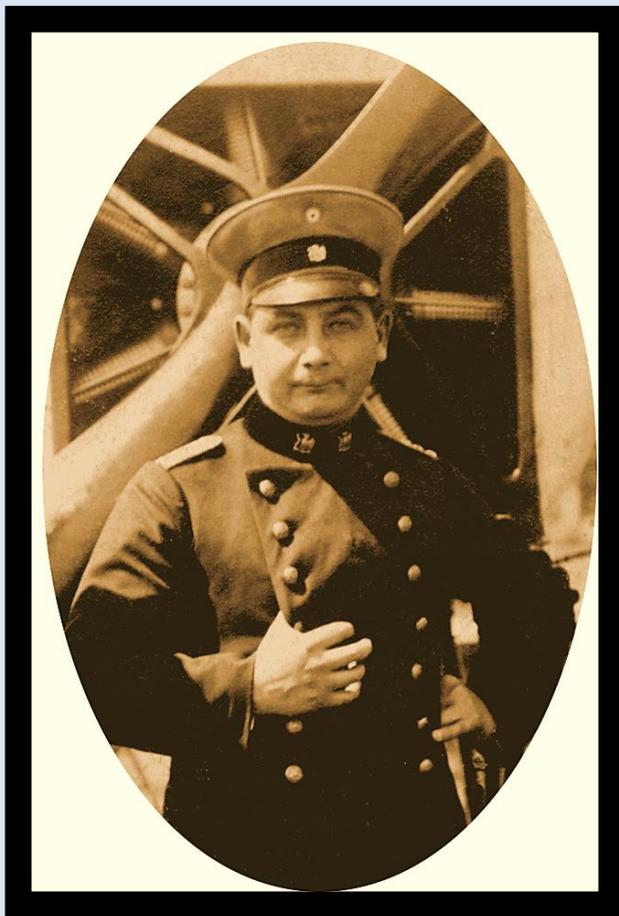


Septiembre de 1947. Foto de curso para pilotos del Club Aéreo de Valdivia. En ella figuran su instructor, el teniente de la Fach, don Emilio Salas (primero a la izquierda) y don Alberto Etchegaray Torrés (Cuarto de derecha a izquierda), fundador del Club Aéreo de Panguipulli en enero de 1948. (Fuente: www.lbnpanguipulli.cl)

02/01/1912. En La Habana, acompañado por el piloto Charles F. Walsh, se eleva por primera vez en un aeroplano un cubano, el señor Agustín Parlá Orduña.

02/01/1926. El Servicio Aeronáutico del Ejército Argentino entra en posesión de un campo en Morón, destinado al aeródromo "Presidente Rivadavia".

03/01/1919. A la corta edad de 34 años, fallece lamentablemente víctima de una epidemia de tífus exantemático que por aquellos días causaba estragos en la ciudad de Santiago, el Capitán de Ejército don Manuel Ávalos Prado, quien fuera primer piloto militar chileno y primer Director de la Escuela de Aeronáutica Militar (cargo desempeñado desde febrero de 1913 hasta marzo de 1915).



Manuel Ávalos Prado (1885 – 1919)

El distinguido aviador, quien había sido internado hace una semana en el Pensionado del entonces recién inaugurado Hospital Alemán de Santiago, presentaba un cuadro de fiebre alta que no pudo ser manejado pese a los esfuerzos de los reconocidos doctores Ostornol, González, Valenzuela y Johow, dejando de existir en la mañana de ese día.

Ávalos había gozado de una exitosa carrera tras egresar de la Escuela Militar en 1904 con el grado de Alférez en el arma de artillería, siendo comisionado al Regimiento Miraflores, donde dejó huellas de su entusiasmo y preparación militar. En 1907, recibió sus despachos de Teniente 1° y al año siguiente fue nombrado alumno de la Escuela de Caballería.

En 1911 fue seleccionado para estudiar aviación en Europa, donde permaneció hasta 1912, mientras hacía sus respectivos estudios en París en las entonces Escuelas de Aviación del afamado Louis Blériot y del distinguido piloto y constructor de aeronaves chileno residente en Francia, José Luis Sánchez Besa. Ya de regreso en Chile, le correspondió asumir como Director Técnico de la Escuela de Aeronáutica

Militar, plantel pionero de aviación en América, cuya creación se cimentaba en la preocupación expresada en 1910 por el Alto Mando militar hacia el gobierno de la época y que diera como resultado concreto el Decreto Supremo N° 187 de fecha 11 de febrero de 1913, con el cual se hizo realidad su fundación.

El 7 de marzo de 1913, Manuel Ávalos, primer piloto militar chileno, realizó el primer vuelo sobre la actual Base Aérea “El Bosque” y días más tarde, otros vuelos más sobre la ciudad de Santiago, asombrando gratamente con ello, los sueños y esperanzas de sus ciudadanos.

03/01/1946. El avión Lockheed Electra N°505 de la Línea Aérea Nacional (LAN), vuela por primera vez a la localidad argentina de Río Gallegos desde Punta Arenas en Chile.

04/01/1945. Se crea la Secretaría de Aeronáutica Argentina por Decreto N° 288/45-BAP N°1, con la categoría de Ministerio de Estado. Integrada por la Aeronáutica Militar y los organismos, direcciones generales y demás dependencias militares y civiles del disuelto Comando en Jefe de Aeronáutica. Se le asigna como misión el gobierno, la dirección y la administración de todos los asuntos aeronáuticos que se relacionan con la defensa y el aprovechamiento integral del espacio aéreo de la Nación, con excepción de los concernientes a la aviación de la Marina de Guerra. Nace, la Fuerza Aérea Argentina

04/01/1945. Se designa por Decreto N° 289/45-BAP N°1, como primer Secretario de Aeronáutica Argentino al comodoro Bartolomé de la Colina. Ejerce el cargo hasta el 10 de octubre de 1945 según Decreto N° 25040/45-BAP N° 83. Declarado por Ley N° 18559/70 Precursor de la Aeronáutica Argentina.

04/01/1954. El Presidente de la República, General Carlos Ibáñez del Campo dicta un Decreto de Fuerza Ley con el cual se fija el texto refundido de los D.F.L. Nos. 101 del 27 de junio y 239 de 30 de julio de 1953, que crean la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE). En él se mencionan en sus artículos 1º lo siguiente:

Créase la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE), organismo con personalidad jurídica y administración autónoma, que tendrá patrimonio propio y que se regirá por las disposiciones del presente Decreto de Fuerza Ley y del Reglamento que se dictará posteriormente. Su objeto será la construcción de toda clase de aeronaves, planeadores, repuestos y demás elementos aeronáuticos que directa o indirectamente se relacionen con las necesidades de la defensa nacional y, en general con el fomento de las actividades aeronáuticas del país. Podrá además, fabricar y comerciar con toda clase de maquinarias, herramientas y artículos industriales.

Artículo 2.- La Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE) tendrá su domicilio en Santiago y estará a cargo del Oficial Superior o Jefe que la Fuerza Aérea designe como Gerente de ella.

Artículo 18.- Para todos los efectos administrativos, la Fábrica Nacional de Aeronaves (FANAERO – CHILE) dependerá del Ministerio de Defensa Nacional por intermedio del Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile.

04/01/1999. Cierra operaciones para siempre el Aeropuerto de Paitilla, Panamá. A las 6.59 p.m. de este día despegó el HP-1359, un avión Cessna *Caravan* de AEROPERLAS, último avión en operar en estas instalaciones luego de 70 años de uso. Bautizado Marcos A. Gelabert en 1952 y considerado: “Cuna de la Aviación Panameña”.

05/01/1930. Se inaugura el servicio aéreo entre Santiago y Puerto Montt con aviones Junkers R-42

05/01/1942. Se crea la Escuela Militar Mexicana de Mecánicos Especialistas de Aviación.

05/01/1946. Raid en formación, Puerto Montt – Arica. Pilotos del Club Aéreo de Puerto Montt, en 3 aviones Fairchild PT-19 y PT-26, realizaron entre el 5 y el 15 de enero de 1946, el primer raid de esta envergadura emprendido por un club aéreo civil.

06/01/1910. El ingeniero y pionero aeronauta argentino, señor Jorge Newbery acompañado por Josué Quesada y Alejandro Amoretti realizan una ascensión en el aerostato “Patriota”. La partida tuvo lugar en Belgrano, arribando a Cañuelas luego de cuatro horas de vuelo.

06/01/1913. El aviador chileno Eduardo Molina Lavín, lanza desde un avión biplano Farman en vuelo, por primera vez en la historia de la aviación chilena, dos bombas de su invención sobre un fuerte simulado en el Hipódromo de Santa Beatriz, en Lima, Perú.



Teniente Eduardo Molina Lavín

06/01/1940. Creación del Club Aéreo de Concepción, Chile. El acto se realizó a las 17 horas de este día, en una de las salas de conferencias que poseía en sus tiempos el diario “El Sur”, la que hoy ocupa la dirección de dicho diario. Patrocinó esta idea con todo entusiasmo el señor Eric Jacobsen Wessel, quien había llegado a esta ciudad en 1939, como arquitecto de los FF.CC. del estado. Era socio fundador del Club Aéreo de Valparaíso, donde recibió su título de aviador civil poco tiempo después se incorporó como oficial de reserva de la Fuerza Aérea de Chile.

07/01/1937. A las 18:25 horas de un día jueves aterrizó en el Aeródromo de Bahía Catalina en Punta Arenas, el avión anfibia Sikorsky S-43 “Magallanes” piloteado por el Capitán de Bandada (A) Carlos Abel Krefft y el Teniente 1° (A) Tomás Gatica Ibacache, inaugurándose así, el Servicio Aéreo de Pasajeros entre Puerto Montt y Punta Arenas. Viajaron en este vuelo, el Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea, General del Aire don Diego Aracena Aguilar, entre otras autoridades.

08/01/1910. Primer vuelo realizado en México y Latinoamérica por el señor Alberto Braniff Ricard. Realizado en un avión Voisin de fabricación francesa, el vuelo se efectuó en los llanos de Balbuena. Sin embargo no fue este el primer avión en México, ya que se habían hecho intentos en un Farman

traído al país por Ernesto Pugibet, pero debido a la altura de la Ciudad de México, los combustibles usados no proporcionaban la potencia necesaria para impulsar a los motores utilizados. Tras adecuar Braniff correctamente su combustible y motor para la altura de la ciudad, es que este día obtuvo la potencia necesaria para levantar el vuelo.

08/01/1918. Parten desde Rio de Janeiro a Inglaterra, el primer grupo de oficiales de la Marina Brasileira, que durante la Primera Guerra Mundial, van a recibir entrenamiento de vuelo en el “Royal Naval Air Service”. Días más tarde, el 26 de enero parte con el mismo destino un segundo grupo de oficiales, en el vapor “Amazon”.

08/01/1943. Creación del Club Aéreo de Los Ángeles, Chile.

08/01/1944. La Línea Aérea Nacional (LAN), recibe el Premio Continental de 1942, que otorga el Consejo Interamericano de Seguridad de Nueva York, por haber mantenido sus servicios sin fatalidad alguna para los pasajeros o para las tripulaciones, sobre una distancia total de 1.396.890 kilómetros en su red sudamericana de 2.118 kilómetros con un recorrido total de 10.326,546 kilómetros. Se realiza una ceremonia en el aeropuerto de Los Cerrillos, la que fue presidida por el Ministro de Defensa Nacional, don Óscar Escudero Otárola.

08/01/1947. La sociedad mixta A.L.F.A., inaugura los servicios regulares aerocomerciales entre la ciudad argentina de Buenos Aires - Asunción en el Paraguay y Buenos Aires – Montevideo en el Uruguay.

08/01/1979. Se da inicio al Plan de Transición mediante el cual la República de Panamá asume el control total del Tránsito Aéreo y Servicios afines. El acuerdo se firmó en la Cancillería por el señor Hermes Carrizo como Director de la Dirección de Aeronáutica Civil y Longhorne Bond, Administrador de la FAA, por los Estados Unidos de Norteamérica. El plan de transición estuvo a cargo de los señores Diego Hurtado por la DAC y Ben Frazier de la FAA.

09/01/1928. Aterrizó cerca del actual Hipódromo panameño “Presidente José Antonio Remón”, el intrépido aviador norteamericano, señor Charles Lindbergh al mando del monoplano Ryan NYP “Espíritu de San Luis”. Fue recibido por el Presidente de la República Rodolfo Chiari y una gran comitiva.

09/01/1929. Llega a la ciudad de La Habana, el avión de Pan American Airways bautizado con el nombre de “Cuba”, inaugurando la ruta aérea entre Estados Unidos, La Habana, Santiago de Cuba, Santo Domingo y Puerto Rico.

09/01/1964. Creación del Club Aéreo de Puerto Varas, Chile.



Foto del Club Aéreo de la Ciudad de Puerto Varas.

(2005)

10/01/1922. Cumpliendo un vuelo de altura, el piloto argentino Eduardo Olivero se eleva a 7.000 metros en Villa Lugano, utilizando para dicha prueba un biplano italiano Ansaldo A.300/4.

11/01/1914. Primer Mártir de la Aviación Militar chilena. Fallece trágicamente el Teniente 2º don Francisco Mery Aguirre, mientras aterrizaba en el monoplano Blériot de 50 HP “*Manuel Rodríguez*” (Primer avión militar chileno que había volado el Capitán Manuel Ávalos en Francia) sobre el campo de aviación de Lo Espejo, en Santiago.



Recorte de la trágica noticia ocurrida hace 105 años atrás

11/01/1985. Los pilotos chilenos de planeador, señores Srdjan Radic Piraíno, Alejandro Chanes, Reinaldo Urbina, Carlos Pérez junto al francés Bernard Schneider, efectúan el primer doble Cruce de la Cordillera de Los Andes por 5 planeadores en formación en la ruta Mendoza - Santiago - Mendoza.

12/01/1914. Se realiza el primer vuelo operativo prestado al país por la aviación militar nacional. Los tenientes de ejército, señores Arturo Urrutia y Augusto León, (observador) fueron los primeros aviadores, que cuando al disponer la superioridad militar que un avión efectuara un reconocimiento aéreo entre Santiago y San Fernando, con el fin de verificar la exactitud de rumores sobre la destrucción de la vía férrea por elementos comprometidos en una huelga ferroviaria declarada esos días.

12/01/1930. La Trimotor Safety Airways Inc., inaugura su Línea aérea entre la ciudad de Buenos Aires en Argentina y Río de Janeiro en Brasil.

12/01/1998. Operación Manu Tama 'I. Aviones F-5E pertenecientes al Grupo de Aviación N°7, unen en vuelo Antofagasta con Isla de Pascua. Esta operación, encabezada por el entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire don Fernando Rojas Vender, y conformada por el GDB (A) señor Nelson Sanhueza L., Comandante en Jefe de la Vª Brigada Aérea; el CDG (A) José Mardones M., comandante del Grupo de Aviación N°7; y los CDE(A) Álvaro Aguirre W., Jorge Gebauer B., Manuel Soto C. e Iván Travisany D., es realizada con reabastecimiento en vuelo y con el apoyo de medios del Grupo de Aviación N° 10 y personal del Regimiento de Artillería Antiaérea. El éxito de la operación demostró la capacidad que la Fuerza Aérea de Chile tiene para desplegar sus medios operativos en todo el territorio nacional e insular.

13/01/1908. Un grupo de deportistas argentinos, entre los cuales se contaba con Jorge Newbery y Aaron Anchorena, fundan la primera institución aeronáutica de este país, el Aero Club Argentino; contando como único material el globo denominado "Pampero", cuya donación fue hecha por Anchorena.

La comisión directiva quedó constituida en la siguiente forma: Presidente, Aaron Anchorena; Vicepresidente 1° Coronel Arturo M. Lugones; Vicepresidente 2°, Jorge Newbery; Secretario Tesorero, Alberto de Bary; Vocales, mayor Waldino Correa, Barón Antonio De Marchi y Sebastián Lezica.

13/01/1930. Arriba a Puerto Montt el entonces Teniente Coronel Arturo Merino Benítez, conduciendo un avión "Curtiss Falcon". Su objetivo era inaugurar el servicio aerpostal entre Santiago y Puerto Aysén, y estudiar en lo posible, la *ruta a Magallanes*.



13/01/1940. Creación del Club Aéreo de Osorno, Chile.

Su primer avión fue adquirido recién en 1941.

Tres años después el Club contó con su primera bandada de aviones Gipsy Moth.



13/01/2009. Se crea el Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil de Panamá.

14/01/1943. Se inaugura en Cuba la primera torre de control, construida en el Aeropuerto Rancho Boyeros de la ciudad de La Habana.



14/01/1981. Seis aviones Pitts, conforman la nueva Escuadrilla de Alta Acrobacia "Halcones" de la Fuerza Aérea de Chile.

Los primeros integrantes de este grupo fueron los distinguidos oficiales pilotos: el CDE (A) Hernán Gabrielli; CDB(A) Rafael Marambio; CDB(A) Álvaro Cameratti; CDB(A) Roberto Valdebenito; CDB(A) José Ili S.; y el CDB (A) Tomislav Spajocevic.

La idea de reponer el antiguo cuadro acrobático "Cóndores de Plata" que durante años conocieron del cariño de Chile, nació del entonces Comandante en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile, General del Aire, señor Fernando Matthei Aubel, quien con gran visión, creó un nuevo equipo que con sus pequeños y maniobrables aviones biplanos pintados de azul, supo cautivar aún más el corazón que la ciudadanía mantiene hacia la institución aérea y posicionando el nombre de la Fuerza Aérea de Chile en el mundo.



14/01/1995. Operación Polo Sur. Los aviones Twin Otter N° 932 y 933 aterrizan en la Base Antártica Amundsen Scott, ubicada en el Polo Sur geográfico, siendo apoyados por un Hércules C-130 que opera en la Base Patriot Hill, en latitud 75 Sur. En este vuelo participa el Comandante en Jefe de la época, General del Aire Ramón Vega Hidalgo, como jefe de la operación, recalando así la importancia que las exploraciones antárticas de la Fuerza Aérea de Chile tienen para el país.

15/01/1911. Tras su arribo de Francia, realiza el primer vuelo oficial en el Perú, el señor Juan (Ivan) Bjelovučić Cavalié. El magno evento es desarrollado en el hipódromo de Santa Beatriz de la ciudad de Lima ante un grupo de invitados entre los que se encontraba el Presidente Augusto B. Leguía y Ministros de Estado.

Es interesante resaltar que el piloto peruano de origen croata, Bjelovučić, obtuvo el Brevet N°87 de junio de 1910 del Aero Club de Francia y fue formado en la Escuela de Vuelo del piloto y constructor chileno, José Luis Sánchez Besa.



Estampilla del Correo de Croacia (2014)

15/01/1932. El Poder Ejecutivo argentino autoriza a la empresa comercial Panagra, a transportar encomiendas y pasajeros entre las ciudades de Buenos Aires, Argentina y Santiago de Chile.

15/01/1983. El bimotor Piper Comanche, matrícula CC-KXD, del Club Aéreo de Santiago, tripulado por los pilotos civiles, señores Patricio Herrera y Carlos Roca, desde Punta Arenas a la Base Aérea Antártica "Presidente Eduardo Frei Montalva" y por Sergio Elgueta y Gerardo Díaz en el vuelo de retomo, realizan el Primer raid de un avión civil entre Punta Arenas y el Territorio Antártico Chileno.

15/01/1987. La escritura pública N° 379 protocoliza, la cesión de todos los derechos y obligaciones de AEROPERLAS S.A., y Contadora Panamá S.A. a la sociedad denominada Transporte Aéreo Ejecutivo, S.A. (TAESA) de Panamá.

16/01/1910. Por iniciativa del barón De Marchi, arriba a la Argentina, el aviador italiano señor Ricardo Ponzelli para realizar demostraciones aéreas, siendo el primer aviador que volará en ese país a fin de este mes.

16/01/1923. El aviador naval, Piloto 2° don Agustín Alcayaga, tripulando el hidroavión Short N° 4, y llevando como pasajero al cirujano de la Escuadra, señor Alberto Benítez, practicaron, sobre la playa Las Torpederas y a 5.000 metros de altura, por primera vez en Sudamérica, observaciones científicas sobre temperatura, presión atmosférica y densidad del aire.

16/01/1925. Procedentes de Río de Janeiro, Brasil llegan a El Palomar en la Argentina, dos aviones Breguet XIV los que efectuaron el viaje experimental de la línea Aeropostal Latecoere.

17/01/1917. Es aprobado a través del Decreto N° 12.364, el primer Reglamento de la Escuela de Aviación Naval del Brasil.

17/01/1921. Primer vuelo de una aeronave de alas giratorias, el autogiro C.4 de Juan de la Cierva, en Getafe, España.



17/01/1969. Se funda la entonces denominada Fuerza Aérea Panameña (FAP) con la llegada desde Guayaquil, Ecuador a Panamá, del primer avión C-47 matriculado FAP-201. Los primeros pilotos fueron los señores Alberto y Lorenzo Purcell, Theodoro Alexander, Augusto Villalaz y Cristóbal Fundora y los Técnicos en Mantenimiento: Ramón Gavilán T., Abdiel Lamboglia, Rosendo Chavarría, Luis Castillo, Manuel Labastid, Carlos Beitía, Gustavo Cuervo, Fabio Martínez y Telio Pacheco.



17/01/1972. Como parte del programa de la visita a Chile de Fidel Castro, el entonces Capitán de la Fuerza Aérea cubana y “Héroe de Playa Girón”, señor Rafael del Pino vuela en los cielos cubanos un MiG-21U junto a el Comandante de Escuadrilla (A), señor Jaime Estay, piloto de Hawker Hunter, a fin de promocionar los aviones soviéticos. Años más tarde, en mayo de 1987, el General de Brigada de las F.A.R., Rafael del Pino saltó a la fama cuando en un bimotor Cessna 402 logró volar fuera de Cuba junto a su familia aterrizando en Key West, Florida. El General del Pino devino en un activo detractor del gobierno Castrista.

18/01/1954. Primer vuelo sin escalas entre Santiago (Los Cerrillos) y Punta Arenas (Bahía Catalina), efectuado en un avión C-47 N°0010 de la Línea Aérea Nacional (LAN).

19/01/2009. Panamá a continuación de Chile, se convierte en uno de los primeros países de América Latina en utilizar el sistema ADS-B (Automatic Dependence Surveillance). Monitoreo de Vigilancia Satelital en un radio de 250 Millas Náuticas.



Subteniente Manuel Felix Origone

19/01/1913. Fallece el subteniente Manuel Félix Origone, precursor de la aviación militar de ese país, convirtiéndose en la primera víctima fatal de la aviación argentina. Por ello es que el 19 de enero ha sido oficialmente instituido –desde el 12 de enero de 1942, como el Día de los Muertos de la Aviación Militar Argentina.

19/01/1930. Antoine de Saint-Exupéry, piloto de la Aeropostal Argentina, establece un record partiendo de Río Gallegos y llegando en el día a Buenos Aires, en tan solo 17,30 horas de vuelo, conduciendo un monoplano Late 25.

19/01/1982. Por primera vez en la historia es enarbolada la bandera uruguaya en el Polo Sur, son protagonistas de este hecho, el Coronel (Aviador) Roque Aita y el Capitán (Navegante) Bernabé Gadea de la Fuerza Aérea Uruguaya.



20/01/1921. Organizada por el Aero Club Argentino, se realiza la carrera aérea internacional San Isidro-Montevideo, triunfando en dicha prueba el piloto inglés, Mayor Shirley H. Kingsley, que empleó una hora 6 minutos y 46 segundos utilizando un biplano Airco.

20/01/1941. Se crea el Ministerio de Aeronáutica del Brasil por Decreto Ley Nº 2.961. Merece destacarse especialmente esta fecha, pues es cuando se reúnen todos los servicios de la aviación civil y militar, paso que conduciría a la aviación brasilera a la realización de un ideal acariciado durante muchos años. No se comprendía por esos días que Brasil, patria de Alberto Santos Dumont, país de la aviación y de otros gloriosos pioneros de la navegación aérea -Bartolomé de Guzmán y Augusto Severo- no colocara a la aeronáutica a la altura de las exigencias de la defensa nacional y de las necesidades de su vasto sistema de comunicaciones. Dieciséis años después, el 31 de agosto de 2001, el Ministerio de Aeronáutica (MAER) fue transformado a Comando de Aeronáutica (COMAER), subordinado ahora al Ministerio de Defensa.

20/01/1944. El avión Lockheed Lodestar Nº503 de la Línea Aérea Nacional (LAN), tripulado por los comandantes Eduardo Lazo y Eduardo von Bischoffshausen, junto al mecánico Fernando Mella; se precipitan a tierra al despegar del aeródromo mendocino de El Plumerillo.

Su trágica historia extractada de un artículo aparecido en el Diario de Cuyo, relata lo sucedido: *“Una vez más un fuerte terremoto ha golpeado a los hermanos chilenos, las regiones del centro y sur del país son, sobre todo, las más afectadas. Nuestra ayuda a todo tipo de damnificados debe ser inmediata y lo más completa posible, esta reacción es la más lógica frente a seres humanos que enfrentan una desgracia, pero lo debe ser mucho más cuando el afectado es el pueblo chileno. Precisamente si alguien fue rápido en reaccionar cuando sufrimos la catástrofe sísmica de 1944, fue el conjunto de la sociedad chilena.*

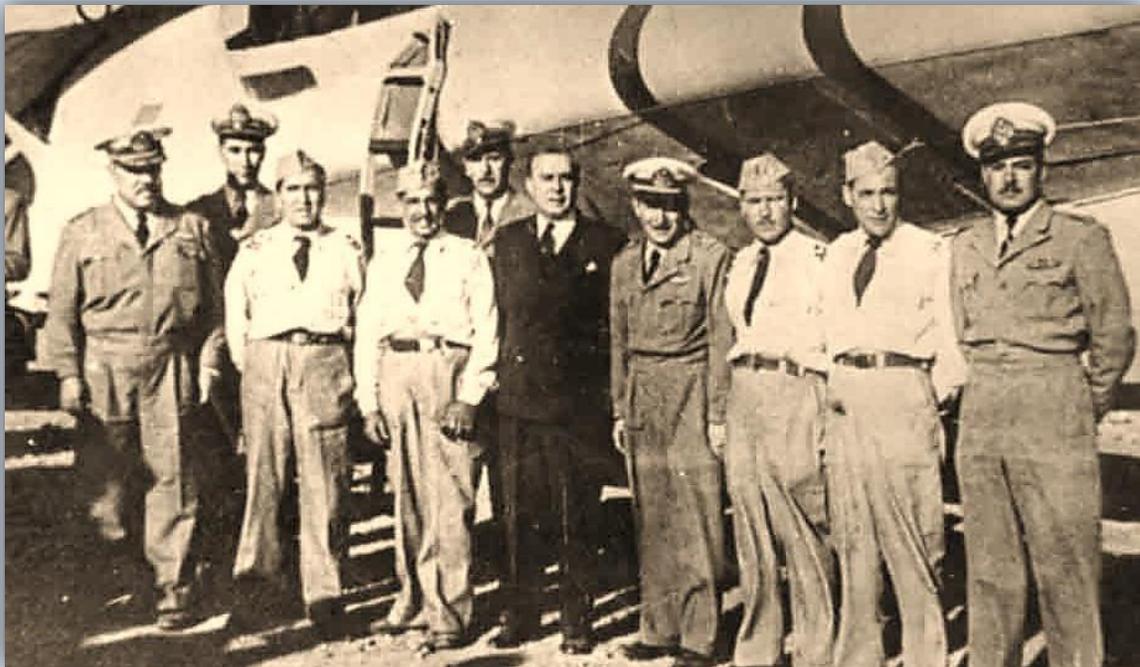
Inmediatamente se organizaron colectas populares para ayudar a los afectados, y el domingo 16 de enero, al día siguiente de nuestro drama, ya estaba aterrizando un avión militar chileno trayendo ayuda. Y desde entonces todas las jornadas siguientes llegaba un avión trayendo esperanza desde el otro lado de la cordillera.

El quinto vuelo, el del día jueves 20 de enero, partió de Santiago con una carga de medicamentos y leche fresca en damajuanas, la leche en polvo todavía era un producto casi desconocido. Como entonces era habitual, el aparato realizó una escala técnica en el aeropuerto de El Plumerillo en Mendoza, allí el Capitán Lazo fue informado de que había más de 2.000 heridos sanjuaninos que ya eran atendidos en hospitales mendocinos, por lo que se le solicitó que descargase allí los medicamentos que se transportaban. Esto se realizó inmediatamente y como entonces quedaba espacio libre se autorizó a subir al avión y seguir vuelo hasta San Juan a un conjunto de enfermeras y médicos

sanjuaninos. No bien Lazo hizo despegar el aparato, la carga de damajuanas de leche se desestibó, es decir se desprendió de los cordones que las sujetaban, lo que provocó un desequilibrio que hizo entrar al avión en tirabuzón y estrellarse contra el suelo. Todos murieron.”

20/01/1951. El avión anfibia Consolidated-Vickers OA-10 A Catalina N° 405, de la Fuerza Aérea de Chile, bautizado como “Manu Tara”, despegó desde La Serena, el 19 de enero, arribando a la isla tras 19,22 horas de vuelo. Componen la tripulación el CDG (A) don Horacio Barrientos Cofré, Comandante de la aeronave y jefe de la operación; Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer, piloto; Teniente 2° Alfredo Aguilar Cerón, piloto; Teniente 2° José Núñez Rousseau, piloto y navegante; Sub Teniente Sabino Poblete A., piloto y navegante; Sargento 1° Gilberto Carroza, mecánico; Sargento 2° Héctor López Celedón, mecánico y los Cabos radiotelegrafistas José Campos y Mario Riquelme.

La noticia de este exitoso primer vuelo fue comunicada ese 20 de enero a través de las radios, interrumpiendo sus transmisiones para anunciar el arribo del *Manutara* en el improvisado aeródromo de Mataverí, para luego tocar el Himno a la Victoria de Yungay. Este hito contribuyó a afianzar la soberanía en el territorio insular y llevó a considerar las futuras rutas comerciales del Pacífico Sur.



20.01.1951. *El Presidente de la República, S.E. don Gabriel González Videla junto a la Tripulación que emprendería el histórico vuelo a Isla de Pascua. Tres de sus integrantes, fueron destacados socios de nuestra corporación.*

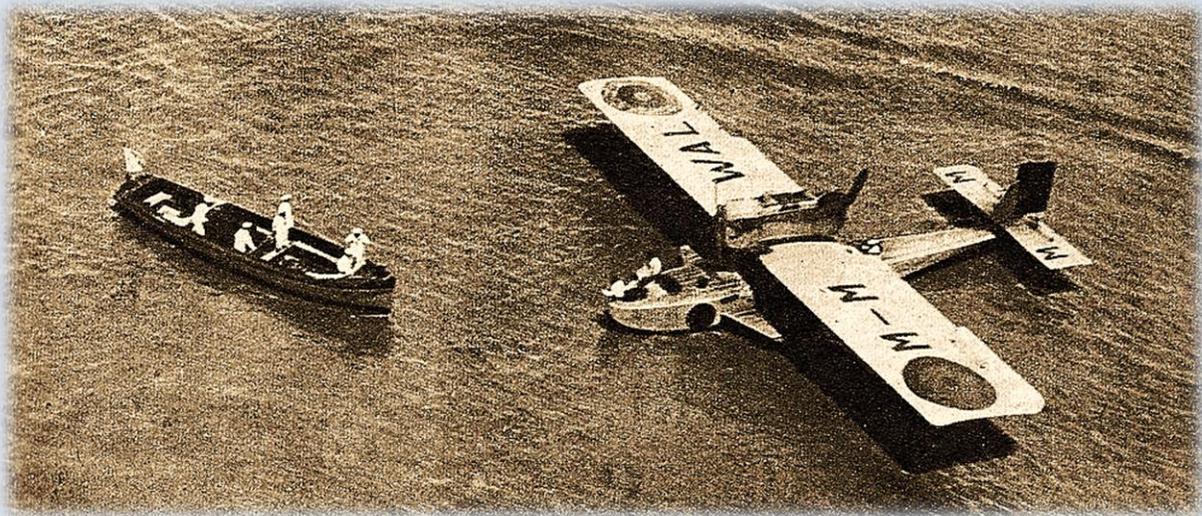
20/01/1954. Primer vuelo sin escalas entre Punta Arenas (Bahía Catalina) y Arica (El Buitre), efectuado en el avión C-47 N°0010 de la Línea Aérea Nacional (LAN). Tripulan el bimotor, el comandante Alfonso Cuadrado Merino; el Gerente Técnico Adalberto Fernández Ferreira; el Ingeniero de Vuelo Jaime Ortiz Carvajal y el Director de la Revista Veá, el periodista Genaro Medina. Debido a las malas condiciones

meteorológicas se alteró la ruta, recorriendo el vuelo finalmente 4.185 kilómetros. Este vuelo fue dispuesto por el Vicepresidente de Lan, don Arturo Merino Benítez, como una manera de homenaje en el Día del Roto Chileno, demostrando con ello al país la calidad de trabajo técnico de los mecánicos y la eficiencia de sus tripulantes.

21/01/1929. Salen desde Santiago 10 aviones Gipsy Moth de la Línea Aeropostal Santiago – Arica para tomar colocación en sus respectivas postas. Se dejan dos aviones en Santiago, Ovalle, Copiapó, Antofagasta, uno en Arica y el otro en Iquique. Forman el grupo el Capitán Osvaldo Acuña Cuadra, los tenientes Carlos Baldeig Alarcón, Emilio Larraín Ortúzar, Jorge Batte Potts, Roberto Costabal García Huidobro, Armando Rivera Fuentes, Rolando Sepúlveda Riveros, Ramón Lisboa Mendiluce, Arturo Meneses Kinsley y Julio Fuente Alba Bonniard.

21/01/1956. Creación del Club Aéreo de Coyhaique, Chile.

22/01/1926. Primer gran raid de la aviación española. El Dornier Wal “Plus Ultra” vuela del Puerto de Palos hasta Buenos Aires en Argentina.



El “Plus Ultra” amarizado en Buenos Aires

22/01/1932. La Aviación Militar Salvadoreña tiene su bautizo de fuego, al participar como arma aérea en el levantamiento comunista del 22 de enero de 1932, efectuando misiones de reconocimiento, ametrallamiento y bombardeo con bombas de fabricación casera, las posiciones del ejército rojo en Juayúa, Izalco, Tacuba, Salcoatitán, Nahuizalco, Sonzacate, Sonsonate, Ahuachapán, Santa Ana y La Libertad. La experiencia ocurrida en este conflicto, dio la pauta para que el Gobierno del general Maximiliano Hernández Martínez, buscara el perfeccionamiento del Cuerpo de Aviación, entrenando a los pilotos en técnicas de ametrallamiento, bombardeo y fotografía aérea, así como también, se adquirió nuevo material aéreo.

22/01/1937. Los aviones anfibios Sikorsky S-43 “Chiloé” y “Magallanes” de la Fuerza Aérea Nacional inician sus viajes de itinerario con pasajeros y correspondencia entre Puerto Montt y Punta Arenas.

22/01/1942. Creación del Club Aéreo de San Felipe, Chile. Su primer directorio estuvo conformado por: Víctor Lafón H., Presidente; Dr. Luis Fajardo G., Vicepresidente; Armando Fernández S., Secretario; Víctor Arriagada C., Prosecretario; José Jorquera S., Tesorero; Abraham Sabaj N., Protesorero y Gregorio Yarza L., Director.



22/01/1944. Se funda la empresa panameña, Compañía Chiricana de Aviación, S.A. a la que se le autorizó los vuelos entre David y Puerto Armuelles; en un avión Fairchild 24. Luego volaron de David a La Chorrera en una aeronave inglesa Avro, modelo Anson.



22/01/1944. El gobierno dominicano inauguró el primer aeropuerto de ese país, bautizándolo como “Aeropuerto General Andrews”, en honor y memoria de uno de los fundadores de las Fuerzas Aéreas del Ejército de los Estados Unidos (United States Army Air Forces), el General Frank Maxwell Andrews, comandante del Comando de Defensa del Caribe y el Canal de Panamá hasta 1942 y luego comandante de las Fuerzas norteamericanas en el Teatro de Operaciones Europeo hasta su trágico deceso en 1943.

22/01/1969. Mediante Decreto de Gabinete N° 13, se crea con patrimonio propio la Dirección de Aeronáutica Civil como Entidad Autónoma del Estado Panameño.

23/01/1917. El capitán boliviano, señor José de Alarcón, sufre una caída de consecuencias mortales en El Palomar, Argentina mientras piloteaba un biplano Henri Farman de 50 HP.

23/01/1917. México regala dos aviones a El Salvador. Con la llegada de una comisión integrada por el Coronel Adalberto Salinas Carranza, jefe de la Academia de Aviación de México, Capitán Felipe Carranza y los tenientes Guillermo Villasaña y Benjamín Vanegas, para hacer efectiva la entrega de dos aeroplanos: uno armado y el otro desarmado, que más tarde serviría para repuestos del primero. Junto a los aeroplanos hicieron también entrega de una estación inalámbrica, la que fue bautizada con el nombre de su donador, el entonces Presidente de México, General Venustiano Carranza.

23/01/1926. La ciudadanía de Puerto Montt, recibe a los primeros pilotos militares en llegar a esas latitudes. Una escuadrilla de 4 aviones Vickers Vixen de 450 HP. pertenecientes al Grupo Mixto N°3, con asiento en El Bosque. Sus pilotos fueron el Capitán Andrés Sosa Fuentes (al mando de la Escuadrilla),

Teniente 1º Julio Maldonado, Tenientes Humberto Zanelli y Roberto Ewing, que luego de evolucionar sobre la ciudad aterrizaron en Alerce, en un potrero del campo de Alfredo Binder y Enrique Schnettler.

23/01/1926. El Teniente Coronel de Artillería, don Elías Veloso Rivera, se hace cargo de la Dirección General de Aeronáutica, mientras dure la comisión de Adicto Militar de Chile en Suecia y Jefe de la Misión Militar de Aviación en Europa, del Coronel Marmaduke Grove Vallejo, iniciada tres días antes. Como dato general, como dato anecdótico podemos agregar que las oficinas de la entonces Dirección General de Aeronáutica se ubicaban por esos días, en la Avenida Alameda 2015, Santiago.

23/01/1931. Son recibidos en Panamá con gran manifestación en el Parque de Lesseps de Colón, los aviadores Julio Estrada y Marcos A. Gelabert, quienes venían de Cuba graduados como pilotos profesionales panameños.

23/01/1944. Creación del Club Aéreo de Castro, Chile.

23/01/1948. Se realiza el primer salto paracaidista en España en la Escuela Militar de Alcantarilla.

23/01/1948. El Comodoro del Aire, don Arturo Merino Benítez es designado Director Honorario del Círculo de Pilotos de Lan-Chile, por medio de un documento firmado por el Presidente y el Secretario, comunicación que el Ilustre fundador de LAN, agradece días más tarde.

23/01/1948. Creación del Club de Planeadores de Santiago, Chile. Sus raíces se remontan al año 1936, cuando un grupo de jóvenes chilenos de ascendencia germana escribieron al entonces Canciller alemán, Adolf Hitler, solicitándole les ayudara a iniciarse en el Volovelismo. Fue así, que el gobierno alemán les regaló un planeador primario Grunau 9. De este modo se iniciaron en estas artes del vuelo hasta que el Gobierno del Presidente Juan Antonio Ríos dispusiera en 1943, el cese de relaciones con Alemania, prohibiendo de paso estas prácticas aéreas hasta el fin de la segunda guerra mundial. Ya en 1946, algunos entusiastas fundaron el actual Club de Planeadores, cuya personalidad jurídica no fue obtenida hasta enero de 1948. El primer presidente de este organismo aéreo fue el señor Eduardo Pinochet Carte y entre sus socios contó con nuestro recordado amigo, señor Alejo Williamson Dávila (Q.E.P.D.)

25/01/1940. Por Decreto Supremo Nº43, se acepta la renuncia al Presidente del Consejo de la Línea Aérea Nacional (LAN), Comodoro Arturo Merino Benítez, siendo reemplazado por el abogado señor Pedro Opitz Velásquez.

26/01/1913. Primer vuelo deportivo en Medellín y segundo realizado en Colombia, fue realizado por el piloto, señor John Smith en un avión Farman. El sitio escogido para el vuelo, que duró 15 minutos, fue la Hacienda La Pradera localizada en la zona de La Aguacatala.

26/01/1930. Por la mañana se eleva desde el Estuario de Aysén, el avión "Junkers R-42" Nº6 hacia Punta Arenas. Tras pernoctar en Puerto Natales debido al mal tiempo continúan la ruta hacia Magallanes el día siguiente y luego de volar con una hélice astillada y un flotador roto acuatiza en las frías aguas del Estrecho a la vista de los habitantes de Punta Arenas quienes se abalanzaron a la costa para brindar a los valientes pioneros del aire su cariño y admiración por la magna hazaña cumplida. El histórico vuelo

se realizaba en recuerdo y homenaje al Teniente Aníbal Vidal Silva y el Sargento 2º Ernesto Román, primeros mártires de la conquista del austro.

26/01/1974. Tres aviones Hawker Hunter, sin sistema de reabastecimiento en el aire, cruzan con éxito el Atlántico Sur desde Londres a Santiago en uno de los vuelos más notables que haya emprendido una Fuerza Aérea Latinoamericana y quizás del mundo, cubriendo más de 16.000 km y sobrevolando países de Europa, África y América. La 1ª agrupación de aviones, estuvo al mando del CDG (A) Sr. Mario López Tobar. Más tarde, el 1º de marzo de 1974, llegaron otros 3 aviones restantes, al mando del CDE (A) Sr. Fernando Rojas Vender. Los pilotos participantes en ambas bandadas fueron: los Capitanes de Bandada Jaime Estay V., Raúl Tapia E., Enrique Montealegre J., César Guevara F. y Nelson Sanhueza López. Esta Operación Aérea fue bautizada como “Atlantes”.



27/01/1927. La Armada de Chile inaugura la Base Aeronaval de Quintero, cuya proyección y construcción data de 1922, cuando el entonces comandante Edgardo von Schroeders efectuara la primera campaña de verano en la que se comprobaran las bondades de la bahía.

Durante los tres años siguientes, se adquirieron los terrenos y se gestionaron los fondos para construir. Con fecha 29 de enero, se concretaba el traslado definitivo del personal y material de vuelo, los que serían alojados en un edificio y un primer hangar. Al año siguiente, se inauguraba el segundo hangar, que por su estructura y dimensiones, fue considerado el mayor edificio de su tipo en Sudamérica.

Este traslado desde la Base de Las Torpederas en Valparaíso a Quintero, cerró un capítulo importante para la joven especialidad aérea en la Armada. Poco tiempo después, en marzo de 1930, se producía la unificación de los Servicios Aéreos, con lo que el material e instalaciones del Servicio de la Aviación Naval, pasaron a la Fuerza Aérea Nacional. Junto a ello, el Decreto Ley Nº1167, agregó entre varios puntos: *...que todos aquellos militares o marinos que voluntariamente pasaran a incrementar esta nueva arma de la Defensa Nacional, serían automáticamente ascendidos.*

Al respecto, un antiguo Marinero 1º, don Félix Mateo, consignaría tiempo más tarde lo siguiente: *“Corría el año 1930; para ser más preciso era el día 29 de junio. La Comandancia de la Base Aeronaval*

había comunicado a todo el personal que para el día siguiente, miércoles 30, había una formación de parada con los nuevos uniformes que nos investiría como aviadores, como funcionarios fundadores y precursores de la Fuerza Aérea. ¡Qué alegría la de aquella tarde!”

27/01/1930. A las 10.20 horas, el bombardero Junkers R-42 W 6, equipado con flotadores, amarizó junto al muelle fiscal de Punta Arenas, piloteado por el Capitán Alfredo Fuentes Martínez, llevando al comandante Arturo Merino Benítez como comandante de la aeronave y la siguiente tripulación: el Técnico Mecánico civil Fritz Reiche; Sargento 1° Radioperador Luis Soto Vásquez; Sargento 2° Fotógrafo Alfredo Moreno Mendoza; y Cabo 1° Mecánico Uldaricio Espinoza P. Se ponía fin al raid iniciado en Santiago el 25 de enero, realizándose escalas en Puerto Montt, Aysén y Puerto Natales, y estableciendo así, la posibilidad real de comunicación por aire desde el centro del país a Magallanes.

27/01/1953. Se inauguran los servicios regulares de la línea aérea brasilera VARIG entre Buenos Aires (Argentina) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia), con escalas en las ciudades argentinas de Córdoba y Salta.

28/01/1984. Se cumple la primera misión aérea uruguaya a la Antártida en un avión de transporte Fairchild FH-227 FAU 572, perteneciente al Grupo de Aviación N°4 (Transporte).

PAGINA OCHO EL PAIS — Martes 31 de Enero de 1984

Regresa hoy el Avión de la F. A. U. que Voló en Misión a la Antártida

Hoy estará de regreso en nuestro país la misión aeronáutica uruguaya que realizó el primer vuelo de las alas uruguayas a la Antártida. El "Fairchild 227 CX-BIM 7572 aterrizará en la Base Aérea N° 1 en hora aún no confirmada, luego del viaje que inició el viernes 27 de madrugada.

El avión de la F.A.U. aterrizó en suelo antártico el sábado 25 a las 13 y 35, en la isla 25 de Mayo donde se encuentra la base chilena "Taniente Rodolfo Marsh", transportando la primera misión del Instituto Antártico Uruguayo con la cooperación de la Fuerza Aérea Uruguaya.

La delegación compatriota estuvo integrada por el jefe de la misión y representante del I.A.U., Cnel. (Av.) Roque Aña, a quien acompañaron el Cnel. (Nav.) Delco Almada, delegado de la FAU, C/F (CG) Mario Fontanot, delegado de la Armada Nacional y experto en navegación en mares antárticos, Tte. Cnel. Omar Porción, delegado del Ejército y experto en Logística, el Dr. Pedro Dragoneviti, experto en Biología, Mayor (Nav.) Bernabé Cadea, experto en Meteorología, Licenciado Alberto Márquez, periodista y representante de DINARP y el Dr. Elías Pucoiro, integrante del Grupo Jurídico del I.A.U. La tripulación de la nave está integrada por Tte. Cnel. (Av.) Eduardo Aguirre, Piloto Principal Tte. Cnel. Jorge Méndez, Mayor (Av.) Roberto A. Pallas, Pilotos y Sargentos (AT) Arol Sánchez y Antonio Ferrari, ingenieros de vuelo. La misión permaneció cuatro días en la región.

Entre los objetivos de la misión se destaca la toma de conocimiento de la zona por parte de personal experto uruguayo, la adquisición de experiencia de transporte a Antártida, el intercambio de información con expertos de otros países que operan allí y, en general, la participación de nuestro país en todas las expresiones del avance tecnológico que traducen el estudio global de las posibilidades antárticas.

CARACTERÍSTICAS DE LA AERONAVE
- Las siguientes son las características técnicas de la aeronave utilizada en la primera misión uruguaya a la Antártida:

1. PLANTAS DE POTENCIA: Estos aviones están equipados por dos motores Rolls Royce Dart 7 MK 532JL que mueven cada uno de ellos una hélice Rotol (C) 2257/4.304/60 de 12,5 Ft. de diámetro nominal. Cada motor incorpora la posibilidad de inyección de agua metanol para incrementar la potencia útil siendo ésta de 2.040 caballos de fuerza al eje, además de obtenerse una remanencia de empuje Jet de 520 libras. Cada motor consiste de una turbina de tres etapas que mueve un compresor de dos etapas en el mismo eje, proporcionando el torque al eje de la hélice mediante una caja compuesta de engranajes reductores.

3. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE OPERACIÓN: a) Máximo peso de descolaje: 45.500 Lbs. b) Máximo peso de aterrizaje: 45.500 Lbs. c) Margen de operación: todos los aeropuertos hasta 5.000 Ft. sobre el nivel del mar, entre 40°C y 50°C de temperatura ambiente que posean pistas de 4800 Ft. de largo para operaciones de máximo peso de descolaje. d) Máximo techo de operación: 25.000 Ft. e) Autonomía normal: cinco horas y media de vuelo. f) Velocidad de crucero promedio: 240 Kts. (nudos). g) Máxima carga útil: 11.000 Lbs. h) Máxima cantidad de pasajeros a transportar: cuarenta y ocho. i) Combustible utilizado: Jet A-1.

4. EQUIPAMIENTO ELECTRONICO: Estas aeronaves están equipadas con dos transmisores, receptores de VHF y un transmisor receptor de HF para comunicaciones. En cuanto a equipos de ayuda para la navegación se encuentran instalados dos radiogoniómetros automáticos (ADF), dos receptores para emisores, omnidireccionales de muy alta frecuencia (VOR) y dos receptores de equipos medidores de distancias (DME). Un receptor computador de muy baja frecuencia Omega a modo de navegador. Estos mismos equipos pueden combinarse con dos receptores de muy alta frecuencia de los Sistemas de Aterrizaje por Instrumentos (ILS) para realizar aproximaciones de precisión a aeropuertos que operan en malas condiciones meteorológicas. Para la realización de vuelos en áreas controladas por radar se equipan



El "Fairchild" de la Fuerza Aérea Uruguaya que llevó la primera misión uruguaya a las heladas tierras antárticas

5. FACILIDADES DE CONVERSION A DIFE: una escalera integrada a la puerta principal de BENTES CONFIGURACIONES: Las aeronaves pasajeros y una Planta de Potencia Auxiliar la puerta con una puerta grande para facilitar el cual puede ser operada de manera automática

28/01/1999. Operación Aurora Austral. Con esta fecha un Helicóptero Sikorsky UH-60 "Black Hawk" del Grupo de Aviación N°9 de la Fuerza Aérea de Chile, alcanza por primera vez el Polo Sur. En un vuelo iniciado en Santiago, la aeronave tripulada por el entonces Comandante en Jefe, General del Aire don Fernando Rojas Vender; el Capitán de Bandada (A) Hugo Rodríguez; los tenientes Claudio Avendaño y Jaime Reyes; y el Sargento Erik Hernández, aterriza en la Base Antártica norteamericana Amundsen-Scott ubicada en el Polo Sur. La Operación involucró medios de los Grupos de Aviación N° 5, 6, 9 y 10; y demoró 30 horas de vuelo desde Santiago al Polo Sur.

29/01/1927. Se da término al traslado de personal y medios de la Aviación Naval desde la antigua Base de “Las Torpederas” hasta la nueva Base Aeronaval en Quintero. Su primer comandante, fue el Capitán de Fragata, señor Luis Dávila Espinoza. La Armada consideró esta fecha como la inauguración de la Base, lo que tras la fusión de los Servicios Aéreos el 21 de marzo de 1930, fue mantenida esta por la Fuerza Aérea como fecha de fundación del ahora Grupo de Aviación N°2.

29/01/1959. Segundo vuelo del OA-10A Catalina N°560 "Manutara" a la isla de Pascua, al mando del entonces CDA (RA) Roberto Parragué Singer. Días después el avión retorna en vuelo a la Base Aérea de Quintero, siendo la primera vez que aquella posesión insular queda unida de ida y regreso por vía aérea con Chile continental.

29/01/2005. Es inaugurado el Aeródromo “Desierto de Atacama”, cerca del puerto de Caldera, destinado a sustituir al antiguo aeródromo de Chamonate en Copiapó, Chile.

30/01/1924. Es comisionado para que se traslade a Europa a las órdenes del Jefe de la Misión Militar de Chile, el Capitán don Diego Aracena Aguilar a fin de que perfeccione sus conocimientos en el arma de Aviación, dejando de ser Director de la entonces Escuela de Aviación.

30/01/1998. Se firma un Acuerdo de Servicios Aéreos entre la República de Panamá y Aruba.

31/01/1923. El piloto civil chileno, señor Clodomiro Figueroa inaugura en la Base Aérea de “El Bosque”, la Primera Escuela Civil de Aviación de nuestro país.

31/01/1924. Por Decreto del Ministerio de Guerra, el entonces Capitán de Ejército don Diego Aracena Aguilar, Director de la Escuela de Aviación es trasladado a Europa, a fin de desempeñarse como nuestro primer Agregado Aéreo en la ciudad de Londres, Inglaterra.

31/01/1925. Es nombrado Director General Interino de Aeronáutica, el Teniente Coronel Marmaduke Grove Vallejo, dejando de ser Jefe de Sección del Estado Mayor General del Ejército.



*Capitán Diego Aracena Aguilar
Primer Agregado Aeronáutico en Gran Bretaña*

31/01/1933. Se crea la Dirección de Sanidad de la entonces Fuerza Aérea Nacional (FAN). Destinada a prestar atención de medicina preventiva y curativa, en tiempos de paz y de guerra, al personal de la Fuerza Aérea de Chile y a sus cargas familiares, así como a desarrollar los conocimientos de medicina de aviación requeridos por la institución.

Su primer Director fue el Capitán de Bandada (S) don Agustín Inostroza P.

31/01/1977. Se crea la Policía Aeronáutica Nacional, dependiente del Comando en Jefe de la Fuerza Aérea Argentina.

Esta Unidad especializada se creó como una fuerza de seguridad militarizada para ejercer funciones de poder de policía en el aeroespacio y en las instalaciones en la jurisdicción territorial. Con fecha 22 de febrero del 2005, pasó a denominarse Policía de Seguridad Aeroportuaría actuando ahora como una fuerza desmilitarizada y dependiente del Ministerio del Interior argentino.

31/01/2006. Arriban los dos primeros aviones F-16 C/D Block 50, para la Fuerza Aérea de Chile, de un total de 10 unidades destinadas a equipar el reactivado Grupo de Aviación N° 3, en Iquique.

31/01/2009. Luego de suspender sus vuelos en abril de 2007, el Lloyd Aéreo Boliviano volvió a iniciar sus vuelos por algún tiempo.

Creada en la ciudad de La Paz, el 15 de septiembre de 1925, es la segunda más antigua de las aerolíneas de Latinoamérica y su primer avión fue un Junkers F-13, con capacidad para dos tripulantes y cuatro pasajeros, regalo de la comunidad alemana en Bolivia.



Detalle de un Boeing 727-200 de LAB frente a El Alto



31/01/2010. Comienzan a llegar a Chile, los aviones EMB-314 “Súper Tucano”, adquiridos en Brasil para cumplir roles de entrenamiento táctico en el Grupo de Aviación N° 1, basado en Iquique.

Fotografía: Rodrigo Loyola (FIDAEGROUP)

VI. GALERÍA DE HOMBRES Y HECHOS DESTACADOS

UN GESTO DE NAVIDAD

Hace de esto muchos años atrás, una tarde veraniega, encontrándonos en casa de don Alfonso Cuadrado Merino, junto a Fernando y Carlos Merino, hijos mayores del Comodoro Arturo Merino Benítez, les solicité me hablaran de algunas facetas de su ilustre padre para un trabajo que tenía en preparación.

Ajenas a aquellas que lo retrataban en el mármol y el bronce, ya conocidas por quienes admiran su obra y legado, me refería a esas del hombre de carne y hueso, el de la intimidad hogareña.

Mirándose uno a otro, coincidieron que para el Comodoro Merino, siendo ya adultos, hasta su muerte, nunca dejaron de ser “propiedad” de él.

Más que sus hijos, sus niños... y me relataron un caso que lo graficaba tal como había sido.



Una noche de navidad, siendo pequeños, como era la costumbre familiar, cenaron y luego en medio de la alegría, vino la entrega de regalos.

A uno le tocó un camioncito, a otro un avión y a una, una muñeca y así sucesivamente.

Cuando cada uno jugaba con el suyo, se oyó la voz del comodoro señalando; *“...Bien, ya han disfrutado de sus regalos, ahora vuelvan a colocarlos en sus cajas y envoltorios y acompáñenme a la casa de don”*, nombrando a un respetado hombre público.

"...El se encuentra en la cárcel por razones políticas y su familia está sufriendo, no tienen dinero y con seguridad sus hijos esta noche, no han recibido regalo alguno. Uds. les van a obsequiar los suyos.."

Extrañados, pero sin contradecir a su padre, hicieron lo que se les ordenaba, colocaron los paquetes en el auto y junto a él partieron al domicilio del hombre caído en desgracia.

Al toque del timbre salió la dueña de casa y ante su asombro, Merino le dijo; *"Mis hijos han querido venir a compartir la navidad junto a los suyos..."*

No quise preguntar más porque vi a ambos emocionados, pero recuerdo que me dijeron; *"Fue una lección que nunca olvidamos..."*

Sergio Barriga Kreft

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile



EL PRIMER VUELO A RAPANUI 19 – 20 de enero de 1951 (Día del Roto Chileno)

Anochecía. El sol, como indicando el punto lejano que debería seguir el anfibio chileno, se ocultó en el horizonte.

El antiguo aeródromo de La Serena, Pan de Azúcar, contiguo al cerrito del mismo nombre, lo vimos desde arriba lleno de vehículos y de gente que se dio cita para despedir a Catalina que uniría, por primera vez, el continente con la Isla de Pascua, una de las últimas rutas aéreas por abrir en la vasta red que cubre al mundo.



Avión Lodestar de LAN CHILE

El Lodestar de LAN CHILE que pasó sobre el aeródromo rumbo al Norte, alabeó en señal de amistad y buena suerte y envió un radiograma a la tripulación que en breve iniciaría uno de los vuelos más importantes de la historia aeronáutica.

¿Quiénes serían los ejecutores de tal magna tarea?:

El Comandante de la Aeronave, comandante de la Base de Quintero y Comandante de Grupo Horacio Barrientos Cofré.

Primer Piloto Navegante, Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer (posteriormente este aviador efectuó cuatro vuelos más en el mismo material, dos de ellos bajo los emblemas de LAN CHILE).

Segundo Piloto Navegante, Teniente Segundo Alfredo Aguilar Cerón.

Tercer Piloto Ayudante del Navegante, Teniente Segundo José Núñez Rousseau.

Cuarto Piloto Ayudante del Navegante, Subteniente Sabino Poblete Alay.

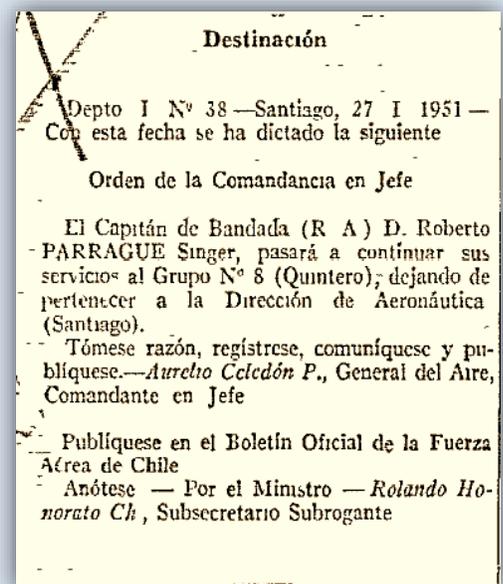
Primer Mecánico, Sargento 1° Héctor López Celedón.

Segundo Mecánico, Sargento 1° José Gilberto Carroza C.

Primer Radioperador, Cabo René Campos Figueroa.

Segundo Radioperador, Cabo Mario Riquelme Carrasco.

Esta tripulación se había estado preparando desde el 20 de diciembre de 1950 al 18 de enero del año siguiente en vuelos de larga distancia en los cuales eran expertos navegantes.



Piloto chileno intentará unir lejana Isla de Pascua con el Continente, en un vuelo de más de 2 mil millas

En estos momentos estoy gestionando el permiso para realizar en un avión Catalina de la FACH un vuelo que saldrá de Chile rumbo al Oeste, con el fin de unir el continente con la Isla de Pascua. Declaró ayer el capitán de Harcadas don Roberto Parragué Sloger, veterano de la aviación anfibia y que desde ha-

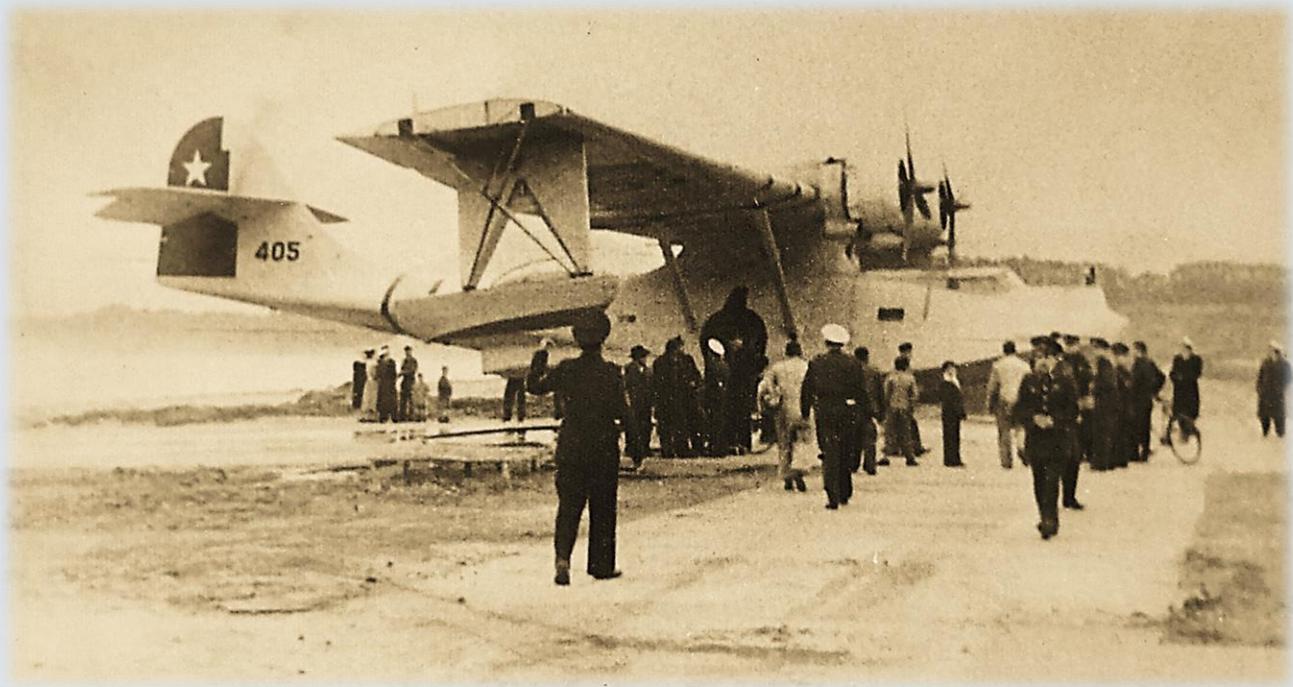
El Capitán de la FACH, Roberto Parragué, solicitó autorización al Ministerio de Defensa para realizar este vuelo que uniría por primera vez a la Isla con el Continente, coincidiendo con el que anuncian los australianos.

rea y planeamiento de vuelos de, principales de su viaje, destacó en, blos que actualmente cuentan con gran radio de acción en Pemasco- primer lugar, el prestigio de sus hostes navales y sus técnicas.

comunicación por radio en cualquier momento del vuelo con la Isla y con el continente. En la Isla existe un equipo de onda larga que podría utilizarse como radio-faro desde una distancia de 200 millas antes de llegar, o sea, desde horas antes.

Recorte de prensa del segundo semestre de 1950

En el vapor *Allipén*, se embarcaba personal de mantenimiento y enviaron elementos y repuestos, aprovechando el viaje anual de rutina hacia la isla que hacía la fragata *Covadonga* de nuestra Armada, se cargó 4.000 litros de gasolina que se emplearían en el regreso. Una vez culminados los preparativos, poco antes de las diez de la mañana del 18 de enero, tras una breve ceremonia de despedida, el Manutara y su tripulación despegó a La Serena escoltado por tres bombarderos North American B-25J Mitchell, también basados en Quintero.



En Quintero antes de su salida al norte

Al día siguiente, la actividad comenzó temprano con la revisión final del avión, el chequeo de los sistemas de las radiocomunicaciones, cartas e instrumentos de navegación y la supervisión del carguío de combustible, todo aquello ante un gentío que aumentaba con el correr de las horas, interesado en compartir con la tripulación, conocer el avión y los detalles del vuelo y desearles un feliz viaje.

El avión elegido fue el anfibio Catalina OA-10 N°405, quedando como reserva el N°406. Estos nobles aviones de la Segunda Guerra Mundial son anfibios de ala alta con dos motores de 1.200 HP c/u., que les permiten desarrollar una velocidad de crucero de 200 kilómetros por hora. El Presidente de la República don Gabriel González Videla declaró en el momento de la despedida: *“Veo en este acto solemne, una manifestación inequívoca de esas cualidades excelsas de nuestra raza en que la abnegación y el altruismo son un distintivo de su naturaleza. Os debo confesar algo más, cuando la*

superioridad de Nuestra Fuerza Aérea me propuso la realización de este viaje, sentí en mi espíritu la emoción del mas puro patriotismo. También para muchos pareció una temeridad nuestra actitud reciente para consolidar títulos de dominio en la Región Antártica”.



El presidente Gabriel González Videla en sus palabras de despedida a la tripulación del Manutara

En ese vuelo memorable se recorrieron 3.796 kms. en 19.20 horas a una velocidad media de 190 kph. Con un consumo de combustible de 7.250 litros de gasolina, la misma cantidad que quema en combustible Jet JP1, un Boeing 707 de LAN en una hora de vuelo a 900 kph. Demorando sólo 5.30 horas entre Santiago y Pascua y 4.30 en el regreso. Los vuelos iniciados por LAN y FACH en 1965 en material cuadrimotor Douglas DC-6B demoraban 9.30 horas. Resumiendo: El Catalina demoró casi 20 horas en 1951. En diez horas hicieron el recorrido los DC-6B, y los 707 que actualmente hacen el servicio bisemanal hacia la isla, demoran la mitad.¹

El Concorde² que aterrizó en diciembre de 1987 en el aeropuerto de Mataveri demoraría justamente la mitad desde este último tiempo.

¹ Estas comparaciones fueron realizadas por el autor de este artículo, don Alfonso Cuadrado Merino, en 1988

² “El Mercurio” anunciaba, el 11 de diciembre de 1987, que era la primera vez que un Concorde -con un costo unitario de 50 millones de dólares- llegaba a la isla, y a Chile. “Quizás no será la última, pues funcionarios de la aerolínea francesa dijeron que es posible que incorporen el destino nacional dentro de los tours especiales alrededor del mundo”. Justamente ese era el objetivo del viaje de dos semanas, con 106 pasajeros que pagaron más de 25 mil dólares cada uno por el pasaje que comprendía el itinerario París, El Cairo, Nueva Delhi, Bangkok, Bali, Sydney, Papeete, Pascua, Río de Janeiro, Dakar, París.

En la Isla de Pascua, como en todo conglomerado de gente que vive aislada por generaciones, la tradición y la leyenda están profundamente impresas en sus corazones. Una de ellas es que el Manutara (pájaro Fragata) o pájaro de la buena suerte, llega a la isla, pone un huevo y muere.

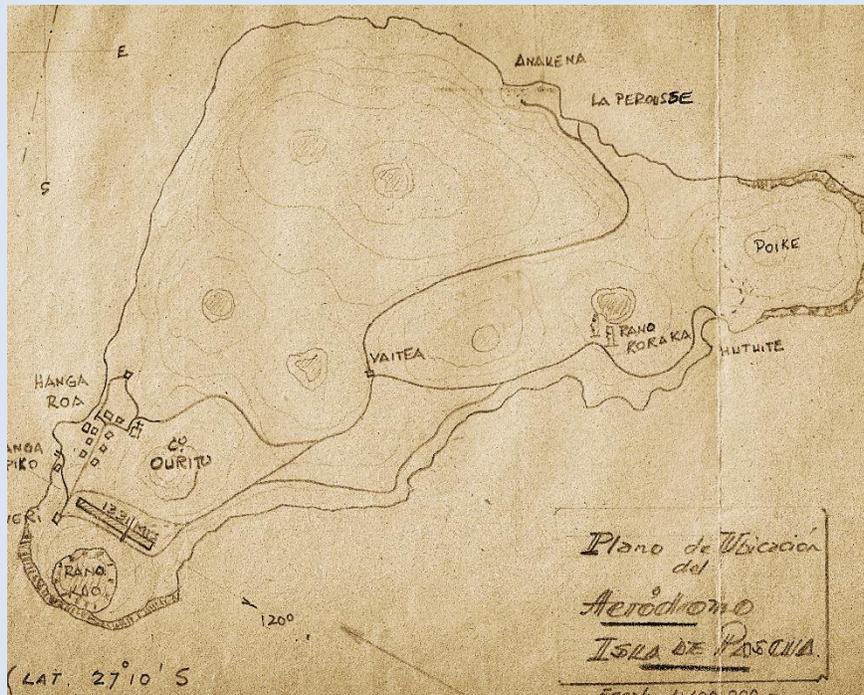
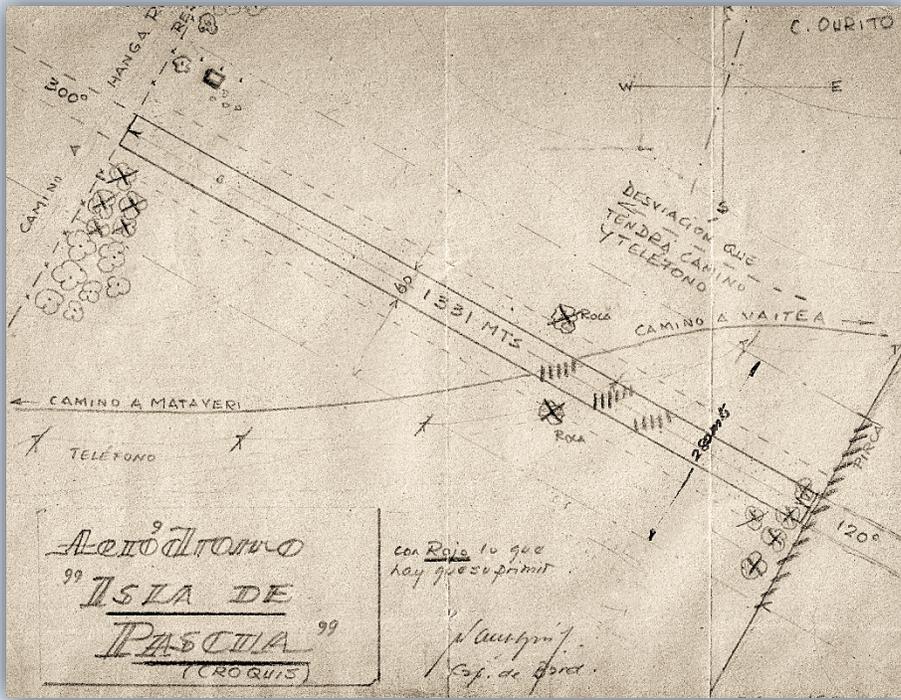


Interpretación gráfica ancestral del pájaro sagrado Manutara

Así el Manutara voló desde lejanas distancias, cumplió su cometido de sobrevolar por primera vez la ruta desconocida hasta entonces para los hombres del aire, no pudiendo regresar al continente sustentado por sus alas debido a una serie de hechos en que no estuvo lejana la mala suerte.



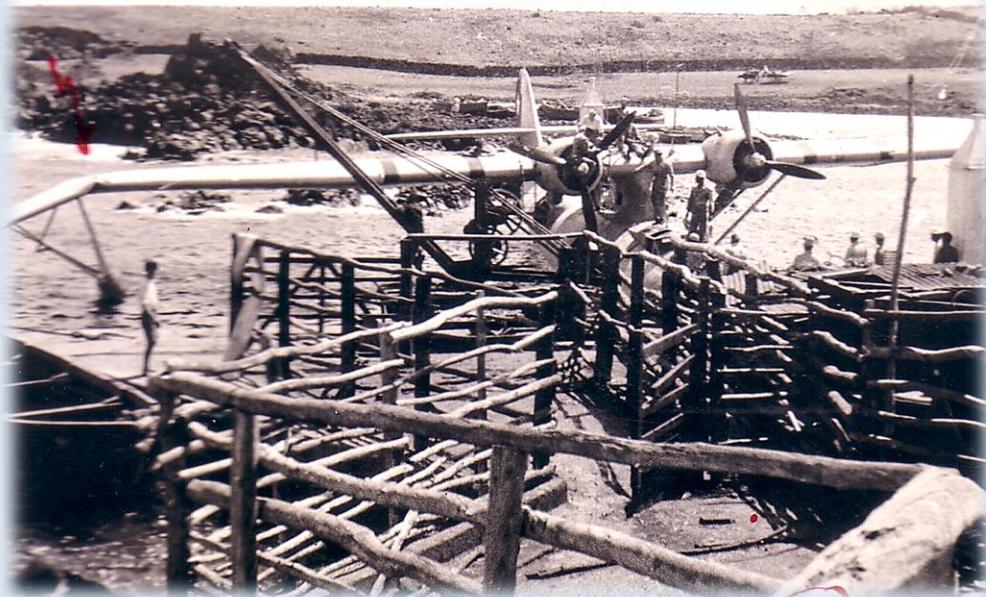
El Manutara en la improvisada pista de Mataverí que el mismo Parragué había seleccionado a principios de 1950



INICIARON TRABAJOS PARA 20 MARZO 1950 EL AEROPUERTO DE PASCUA

Son obras preliminares mientras la FACH recibe los terrenos

El día 29 de enero de 1951, dado que, por la precaria preparación de la pista, esta se había convertido en una masa de barro producto de las lluvias. El mal tiempo impidió el despegue del avión hacia el continente; sin embargo, se optó por despegar de todas maneras, pero desde el mar aprovechando así las capacidades del OA-10A Catalina. Lamentablemente las malas condiciones meteorológicas generaron olas que golpearon fuertemente parte del ala, dañando el avión e impidiendo el vuelo de retorno.



Luego de un intento fallido de despegue desde el mar el avión es varado y remolcado hacia el sector de Mataveri



Devuelto desarmado un año después, arribó al continente a bordo del buque de nuestra Armada Nacional, *Presidente Pinto*. Posteriormente se le cambió matrícula y con el N°560 se accidentó en el Lago Peñuelas diez años más tarde, pereciendo toda su tripulación comandada por el Subteniente Guillermo Valenzuela Matus.

Dos meses después del vuelo del Manutara, y con algunas importantes recomendaciones que le hiciera Parragué, el comandante de la Royal Australian Air Force Patrick Gordon Taylor, australiano, salió de Sydney con un Catalina bautizado como *Frigate Bird II* (pájaro Fragata II) para efectuar la primera travesía aérea del Pacífico Sur hasta Chile cubriendo 15.000 kms. Por la ruta de Nueva Caledonia, Fiji, Samoa, Aitutaki, Tahiti, Mangareva, Isla de Pascua, Juan Fernández y Quintero.

El 25 de marzo, el *Frigate Bird II* llegó a Quintero sin novedades, escoltado por aviones de la Fuerza Aérea chilena. A su llegada el Presidente González Videla, otorgó la Orden al Mérito Bernardo O'Higgins mientras que la Fuerza Aérea de Chile nombró algunos miembros de la tripulación como Pilotos honorarios y uno como Miembro de la Institución "Honoris Causa".

Galardonado con la medalla de oro *Oswald Watt* de 1951 por su vuelo Australia-Sudamérica y el trofeo conmemorativo de Johnson del *Guild of Air Pilots and Air Navigators*, Londres (1951 y 1952), Taylor fue nombrado "Caballero" en 1954 (y conocido como Sir Patrick Gordon Taylor).

Honor y agradecimiento a aquellos valerosos aviadores de la Fuerza Aérea que pasaron a formar parte, con sobrados motivos, de las nutridas páginas de nuestra historia aeronáutica, abriendo la ruta para que nuestra empresa bandera LAN-CHILE diera vida y progreso a esos chilenos que pueblan nuestro extremo polinésico y que reciben los beneficios de la aviación comercial desde 1951.

Tiempo más tarde, en 1956 el entonces Comandante de Escuadrilla Roberto Parragué Singer, sería distinguido como el primer Agregado Aeronáutico de Chile en Australia³.

Alfonso Cuadrado Merino (1919 - 2013)

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Nota: Este artículo fue escrito a partir de una presentación realizada por nuestro socio fundador don Alfonso Cuadrado Merino (Q.E.P.D.), en 1988. Fue complementado con algunas fotografías y recortes facilitados por el señor Roberto Parragué Opazo y otras del archivo del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile.

Concede Título de "Piloto de Guerra Honorario" y "Miembro Honoris Causa" de la Fuerza Aérea de Chile, a personal avión raid Australia-Chile

S. 3 N° 37. — Santiago, 5 IV. 1951. —
Con esta fecha se ha dictado la siguiente

Orden Ministerial

Visto lo dispuesto en el D. S. N° 630 de 9. IX. 946 y lo propuesto por la Comandancia en Jefe de la Fuerza Aérea de Chile en sus oficios Nos 1014 de 31 de Marzo de 1951,

Ordeno:

Concédense los Títulos de la Fuerza Aérea de Chile que a continuación se indican, al personal del avión "Catalina" que efectuó el raid a nuestro país, desde Australia.

PILOTO DE GUERRA HONORARIO

Capitán Sr. Patrick G TAYLOR
Capitán Sr. G. H. PURVIS
Operador de Radio Sr. A. ALLISON
Mecánico Sr. H. L. HUIILLIER

MIEMBRO HONORIS CAUSA

Adicto Oficial de Prensa Sr. J. PERCIVAL

Anótese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial de la Fuerza Aérea de Chile — *Gustavo Barrios T.*

³ En la actualidad, y gracias a la labor realizada por los pilotos Taylor y Parragué, quienes marcaron la ruta para unir ambos continentes; las aerolíneas QANTAS y LATAM, conectan al territorio chileno con Australia.

UNA SÍNTESIS SOBRE LA PARTICIPACIÓN DE LA FUERZA AÉREA BRASILEÑA EN LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL



Fonte: LIMA, Rui M. SENTA A PUA.

El 20 de enero de 1941, el presidente Getúlio Vargas creó el Ministerio de Aeronáutica mediante Decreto Ley N ° 2.961. El 22 de mayo de 1941, mediante Decreto Ley N ° 3.302, se creó la Fuerza Aérea Brasileña (FAB).

Desde el inicio del conflicto mundial en Europa, en 1939, durante tres años Brasil ha mantenido una posición de neutralidad. La situación comienza a cambiar en el continente americano, cuando Estados Unidos entra en guerra en diciembre de 1941, en respuesta a los ataques japoneses contra Pearl Harbor. En enero de 1942 hubo una reunión de cancilleres estadounidenses en Río de Janeiro, donde, colectivamente, se solidarizan con Estados Unidos, cuando deciden romper relaciones diplomáticas con el Eje. En consecuencia, en el primer semestre de ese año, los barcos de la flota mercante brasileña sufrieron las agresiones de los submarinos nazi fascistas a lo largo de la costa brasileña. Con la intensificación de la cooperación militar entre Brasil y Estados Unidos, Brasil también se compromete a entrar en el conflicto, cuando, el 31 de agosto de 1942, el presidente Getúlio Vargas emitió un decreto declarando la guerra a Alemania e Italia.

Junto al Ejército brasileño, que está preparando una Fuerza Expedicionaria para enviar al teatro de guerra en Europa, la Fuerza Aérea Brasileña también organiza una fuerza con dos unidades de combate. El 18 de diciembre de 1943 el presidente Getúlio Vargas instituyó el 1er Grupo de Aviación de Combate mediante Decreto Ley No. 6.123 y, el 20 de julio, se creó el 1er Escuadrón de Conexión y Observación, conocido por las siglas 1er ELO, mediante el Aviso Ministerial 67, suscrito por el Ministro Salgado Filho.

El 1er Grupo de Aviación de Caza tendrá como comandante al Mayor Nero Moura, designado el 27 de diciembre de 1943. Asume el mando del 1º ELO, Capitán Aviador João Affonso Fabrício Belloc. ⁴



*Emblemas del primer grupo de aviación de caza
y el 1er ELO. Autoría: Cap. Av. Fortunato.
Fonte: História Geral da Aeronáutica Brasileira, V. III, INCAER.*

Tan pronto como el Comandante del 1er Grupo de Aviación de Combate, el Mayor Nero Moura asumió su cargo, se abrió el voluntariado en la FAB para la formación del personal que debería estar destinado a luchar en los cielos de Italia.

El comandante mayor Nero Moura organizó su programa de reclutamiento con método. El primer paso fue elegir, entre los voluntarios, a 32 hombres clave que lo acompañarían, el 3 de enero de 1944, a la Escuela Air Tactic en Orlando, Florida. Mientras tanto, el gran contingente de personal abordó un avión con destino al Albrook Field en Panamá, donde esperarían el mayor Nero Moura y sus hombres.⁵

Con la llegada de Nero Moura, todo el grupo, pilotos y personal de tierra, se trasladó a la Base Aérea de Aguadulce, Panamá, donde comenzaron a entrenar con el avión de combate P-40. Según Rui Moreira Lima, autor del libro *Senta a Pua*, “el 11 de mayo de 1944, el 1er Grupo de Caza comenzó a operar de forma independiente, participando en el esquema de defensa del Canal de Panamá, con cerca de cien salidas en misiones de interceptación”. También fue en Panamá donde la FAB tuvo su primera baja. El 18 de mayo de 1944, el teniente segundo aviador Dante Isidoro Gastaldoni, quien entrenaba con un escuadrón en el área del Canal de Panamá, perdió la vida cuando su avión tomó un vuelo picado sin que nadie viera recuperación. Rui Moreira Lima, quien voló en otro vuelo y siguió el drama de la pérdida de su amigo en la radio, años después, dijo que nadie entendió ese fatídico accidente.⁶

Tras finalizar el curso, el 1er Grupo de Caza partió de Aguadulce el 22 de junio de 1944, viajando por tierra hasta Albrook Field, donde permanecieron cinco días. El 27 de junio, al mediodía, abordaron un

⁴ MOURA, Nero, *Um voo na história*, Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 1996, p. 113.

⁵ LIMA, Rui Moreira, *Senta a Pua*. 2ª edição. Belo Horizonte: Itatiaia, 1989, p. 17.

⁶ Idem, p. 238.

barco con destino a Nueva York, a donde arribaron el 4 de julio de 1944, luego de navegar durante una semana por la costa atlántica. Desde Nueva York, navegaron contra la corriente del río Hudson hasta Camp Shank, donde permanecieron en cuarentena durante 48 horas. El día 16, el grupo abordó un tren con destino a Suffolk, Long Island.⁷

En la Base Aérea de Suffolk, los pilotos brasileños conocieron el P-47 Thunderbolt, un moderno y poderoso avión de combate, ya en funcionamiento en la guerra en los Teatros de Operaciones del Océano Pacífico y Europa. El P-47 inspiró confianza y sorprendió a los pilotos por su excelente maniobrabilidad, a pesar de sus casi seis toneladas de peso total. Estaba armado con ocho ametralladoras de 50 puntos, equipado con una hélice de cuatro palas, cuyo motor desarrollaba una potencia de 2.000 CV, y podía alcanzar una velocidad máxima de 650 kilómetros por hora. En ese avión se repitieron los mismos entrenamientos realizados en la P-40 en Aguadulce.

Después de que se completó el entrenamiento en el P-47, el 1er Grupo de Aviación de Combate se preparó para ir al campo de batalla. El contingente brasileño salió de la base aérea de Suffolk, abordando el tren el 10 de septiembre de 1944, con destino a Patrick Henry, Virginia, a donde llegaron al día siguiente. En esta ciudad permanecieron ocho días, en un campo de salida, esperando el día de salida de Estados Unidos hacia Italia, lo que sucedió el 19 de septiembre, cuando abordaron el barco francés UST Colombie que formaba parte de un convoy de barcos. al Teatro de Operaciones en Europa.⁸

Sin embargo, el destino del 1er Grupo de Aviación de Cazas, conocido por las autoridades brasileñas y estadounidenses, era totalmente desconocido para la mayoría de los cazas brasileños. El veterano teniente aviador Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca, en su libro *Missão de Guerra*, registró sus impresiones: *“Deberíamos estar listos para partir en cualquier momento, pero no sabíamos cuándo, ni siquiera dónde. Nuestro destino era Europa; pero se ignoraba por completo si íbamos a luchar en Italia o en Francia, al menos entre los oficiales subalternos y los soldados”*. Otro Teniente Aviador, Fernando Soares Pereyron Mocelin, en su libro *Missão 60*, trae la siguiente referencia sobre las dudas en las que aterrizaría el Teatro de Operaciones: *“Era el mar, siempre el mar. Socavado por submarinos, inundado de cadáveres, un mar de destrucción y guerra. ¿Y a donde íbamos? ¿A Francia? ¿A Italia? Fuimos a la guerra y la guerra no tiene patria”*.

El 20 de septiembre de 1944, a las 7:15 am, el barco UST Colombie zarpó hacia el Océano Atlántico, llevando al contingente del 1er Grupo de Aviación de Combate a un lugar desconocido. Dos días después, el 1er ELO (Escuadrón de Conexión y Observación), también ignorando su destino, partió de Río de Janeiro, a bordo del buque General Meighs.

En resumen, así Rui Moreira Lima, en su obra *Senta a Pua*, describe la llegada del Grupo de Caza a su destino en Italia, y los preparativos para entrar en combate. *“Desembarcamos en Livorno, Italia, el 6 de octubre de 1944, partiendo inmediatamente en tren hacia la Base Aérea de Tarquinia, llegando al día siguiente. Luego de los primeros días pasados en esa Base, en la instalación de la Unidad en un campamento armado en carpas de lona, pasamos al control operativo del 350 ° Grupo de Combate (USAAF),⁹ operando bajo el nombre de 1er Escuadrón de Combate Brasileño - Escuadrón Jambock,*

⁷ Idem, p. 17.

⁸ SIQUEIRA, D. et al. Deslocamento para o Teatro de Operações. Belo Horizonte: Itatiaia, v. III, 1991, p. 537-538. (Série História Geral da Aeronáutica Brasileira, Coleção Aeronáutica).

⁹ *United States Army Air Force*

porque en nuestra organización el número del 1er Grupo de Aviación de Combate correspondía al número de un Escuadrón de Combate, en la organización de la Fuerza Aérea Americana.

Acabábamos de instalarnos e iniciamos operaciones el 31 de octubre de 1944. Inmediatamente después, el 21 de noviembre de 1944, tuvimos que trasladarnos a la Base Aérea San Giusto, en la ciudad de Pisa, donde ocupamos algunos de los principales edificios de la ciudad, incluido el Albergó Neptune, permanecen allí hasta el final de la guerra”.

Aún en la Base Aérea de Tarquínia, el 1er Grupo de Aviación de Combate inició sus primeros movimientos para entablar combate. Según el comandante Nero Moura, 30 aviones P-47, con colores brasileños, verde y amarillo en la cola, y la estrella en el fuselaje, ya los esperaban en una pista embarrada, debido al terreno pantanoso y la temporada de lluvias. En los primeros días, los aviadores brasileños comenzaron a poner en orden los aviones y a realizar vuelos de reconocimiento alrededor de la Base. A mediados de octubre de 1944, volaron vuelos estadounidenses para ver el teatro y aprender cómo funcionaban. Cada vuelo estadounidense llevaba un piloto brasileño. Inicialmente los comandantes de escuadrón, el oficial de enlace y el propio comandante Nero Moura; luego los tenientes. A fines de octubre, los escuadrones brasileños comenzaron a operar de forma independiente, sin embargo, aún no en combate. Realizaron reconocimiento de patrullas de teatro y aire sobre territorio enemigo. En ese momento, la fuerza aérea alemana ya se había retirado del valle del río Po. Así que no hubo batallas con aviones de la Luftwaffe en ese teatro de guerra. Por lo tanto, el P-47 se utilizó como un cazabombardero eficiente para lanzar bombas de 500 libras sobre objetivos tácticos en el suelo. El uso de ametralladoras se utilizó para atacar objetivos terrestres sobre objetivos de oportunidad como camiones, trenes, tropas de infantería en movimiento, depósitos de municiones, puentes, cortes en vías férreas, entre otros.¹⁰



***Tarquínia – Integrantes del escuadrón verde preparándose para su primera misión en los cielos de Italia.
De derecha a izq.: Lagares, Assis, Rui M. Lima; Eustórgio, Coelho Magalhaes e Cordeiro
(Fonte: LIMA, Rui M.)***

¹⁰ MOURA, N. Op. cit. P. 132-133.



Rui Moreira Lima y Roberto Tormin, pilotos y miembros del escuadrón verde FAB, en Pisa, Italia en 1944.



(Fonte: LIMA, Rui M.)

Brevet de pilote de la FAB (2 G.M.)

UNA CRONOLOGÍA DE EVENTOS ¹¹

1 - El 6 de noviembre de 1944 comenzaron a operar los Tenientes Aviadores, haciendo sus estrenos como pilotos de combate. La tensión fue grande entre los aviadores en el bautismo de fuego. Todos se unirían a uno de los escuadrones estadounidenses, donde volarían junto a pilotos experimentados y veteranos de combate. Fue la adaptación para la posterior operación independiente en escuadrones comandados por oficiales brasileños.

El teniente segundo aviador John Richardson Cordeiro e Silva era parte del ala del 345 escuadrón de caza. En un ataque arrollador contra la ciudad de Bolonia, la *Flak* (artillería antiáerea alemana) lo alcanzó en el primer paso. Con el motor en llamas, perdiendo potencia y la baja altura para lanzarse en paracaídas, John comunicó por radio a su líder que estaba decidido a hacer un aterrizaje forzoso. Al tocar el suelo, el avión explotó y la FAB tuvo la primera víctima en la guerra. Fue su primera y única misión de combate.

**Fonte: Ten Av John Richardson Cordeiro e Silva.
In Memoriam. Foto coloreada por Vicente Vazquez**



¹¹ Os dados relativos à cronologia foram retirados do livro Senta a Pua de Rui Moreira Lima.

2 - Un día después del accidente del teniente Aviador John, el 7 de noviembre de 1944, el Teniente 1° Aviador Oldegard Olsen Sapucaia, despegó para un vuelo de entrenamiento con un P-47 de la serie D. Oldegard fue víctima de un defecto técnico en el momento de una maniobra evasiva durante una recuperación, después de una inmersión para el tiro. Los controles se bloquearon y el P-47 fue directo al suelo. Oldegard decidió lanzarse en paracaídas, pero la altura insuficiente no le permitió abrirse, y el joven aviador perdió instantáneamente la vida al caer al suelo.

3 - El 16 de noviembre de 1944, el 1er Grupo de Aviación de Combate sufrió una tragedia en la pista de la base aérea de Tarquínia. Los Tenientes 1° Aviadores Roland Rittmeister y Waldir Paulino Pequeno de Melo perdieron la vida. Los dos aviadores brasileños iban a bordo de un C-47 para fotografiar un vuelo brasileño. Cuando el vuelo estaba a punto de adelantar al C-47, hizo un pequeño desvío al lado de la trayectoria de los cuatro P-47. El vuelo intentó una maniobra para esquivar el C-47, pero esto no impidió que el avión N° 2, pilotado por el Tte. 1° Av. Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca, tocara con el ala entre los dos aviones. El teniente Perdigão logró saltar con un paracaídas. El C-47 sin control se estrelló contra el suelo provocando una gran explosión, en la que todos los ocupantes perdieron la vida. El Teniente Av. Perdigão completó 85 misiones en el Teatro de Operaciones. Años más tarde, registró en su libro, Misión de Guerra, sus recuerdos de combatiente.

4 - Después de que la bruja diera una tregua, el 23 de diciembre de 1944, el Teniente 1° de aviación Ismael da Motta Paes, fue alcanzado por la artillería antiaérea durante su 24a misión de combate sobre la ciudad de Isola di Scala, entre Mantua y Verona. Con su avión "mortalmente herido", se lanzó en paracaídas al sur del río Po. Recogido por una patrulla de soldados alemanes, fue el primer prisionero de guerra del Grupo Aviación de Caza, y el último en ser liberado por los rusos del campo de prisioneros de Stettin en Prusia Oriental, al final de la guerra, el 13 de mayo. 1945.

5 - El 2 de enero de 1945, el Teniente 1° de aviación João Maurício Campos de Medeiros se encontraba en su 33a misión de guerra, en un ataque a una locomotora en la estación de tren de Alessandria, al norte de Génova, cuando su P-47 fue alcanzado. mortal. Incluso con poca altura, abandonó el avión y se lanzó en paracaídas. Murió electrocutado cuando chocó con cables de una red de alto voltaje.

6 - El Teniente 1° de aviación Josino Maia de Assis tuvo que lanzarse en paracaídas después de que su P-47 recibió un disparo de 40 mm, que dañó seriamente una de las alas del avión. Assis estaba en su misión número 41, el 21 de enero de 1945. Trató de regresar a la base, pero con el fuego a bordo se vio obligado a abandonar el avión. Herido en la guerra, fue recogido por soldados alemanes y hecho prisionero de guerra. Lo llevaron a Frankfurt, donde tuvo que soportar, durante dos semanas, una serie de interrogatorios, incluso por parte de la Gestapo. Luego lo llevaron junto con un grupo de 400 prisioneros al campo de concentración de Nuremberg. Así permaneció en ese campo hasta el 1° de abril de 1945, cuando tuvieron que apresurarse a Músberg debido al rápido acercamiento de las fuerzas aliadas. Después de tres meses deambulando entre los distintos campos de concentración, el 29 de abril Josino Maia de Assis fue liberado por las tropas estadounidenses que tomaron la ciudad de Músberg.

7 - Derribado por artillería antiaérea enemiga, el Teniente 1° de aviación Aurélio Vieira Sampaio perdió la vida el 22 de enero de 1945. Mientras realizaba una misión de bombardeo en Milán, el joven Aurélio

fue alcanzado en el interior de su P-47. Herido de muerte, no tuvo ninguna reacción para realizar un salto en paracaídas. Explotó junto con su Thunderbolt al impactar contra el suelo.

8 - Danilo Marques Moura, Teniente 2º Aviador de la Reserva llamada a servicio activo, era hermano del Comandante del 1º Grupo de Caza, Mayor Nero Moura. El 4 de febrero de 1945, el Ten. Danilo participó con su escuadrón en un ataque a un puente ferroviario en el valle del río Po, que quedó completamente destruido.

A su regreso, buscando objetivos de oportunidad en vuelo a baja altura, localizaron una locomotora que acababa de llegar a la estación de tren de Castelfranco, al este de Verona. En la zambullida para atacar, una violenta andanada de artillería antiaérea golpeó su avión. Danilo tuvo que saltar de su P-47 lleno de humo. Cayó sentado a 150 metros de su avión, que inmediatamente explotó violentamente. Rescatado por partisanos, vivió una verdadera aventura, disfrazado de italiano ocultándose de los alemanes durante su huida hacia el Sur, cruzó el río Po en una barcaza. Después de caminar unos 450 kilómetros, perdió 21 kilos y, exactamente un mes después, el 4 de marzo, el entonces Teniente coronel Nero Moura recibió la noticia de que su hermano Danilo estaba en Florencia. Fue recibido con alegría por sus compañeros, ya a altas horas de la noche en Pisa.

9 - En el mismo ataque en el que fue alcanzado el Teniente 2º Danilo Moura, su líder de escuadrón, el Capitán Aviador Joel Miranda, que estaba cumpliendo su misión número 31, también perdió su P-47 por las mismas explosiones antiaéreas. Con su avión en llamas, todavía usó su velocidad y trató de escalar lo más alto posible para dejar la cabina llena de humo. En su prisa por abandonar el avión, se olvidó de desconectar la clavija del cable de radio de su casco, que se atascó entre la armadura en su espalda y el fuselaje del avión. Con eso, al lanzarse con un paracaídas, el cable le tiró de la cabeza, y Joel se encontró en la parte trasera del avión. Con un rápido empujón con el brazo izquierdo, se alejó del avión para evitar un choque contra la cola del P-47 y cayó al espacio boca abajo. Con el violento impacto contra el suelo, se dislocó el pie derecho. Como Danilo, los dos aviadores cayeron en territorio enemigo.

Danilo Moura tuvo más suerte y había sido recogido por partisanos, lo que facilitó su fuga. Sin embargo, con heridas en el hombro izquierdo y dislocación del pie derecho, Joel comenzó a caminar para evadir al enemigo y buscar ayuda urgente entre la población local. Asistido por varias personas de la región, fue atendido por un médico siciliano, clandestinamente, para tratar sus heridas, que no pudo hacer nada. Días después, fue atendido por otro médico, quien le aconsejó que lo llevara al hospital de Campo Sanpiero para una radiografía y las cirugías necesarias. El capitán Joel enfrentó varias situaciones peligrosas durante su fuga, a menudo comprometiendo incluso la seguridad de sus benefactores. Con el fin de la guerra acercándose, el 2 de mayo de 1945, los vehículos blindados estadounidenses pasaron por la comuna de Piombino Dese, lo que permitió a Joel sentir el aire de la libertad. El 5 de mayo lo recogió un jeep del 1er Grupo de Caza para llevarlo a su base en Pisa, a donde llegó el 12 de mayo de 1945.

10 - El 10 de febrero de 1945 despegó el Teniente 1º Aviador Roberto Brandini para llevar a cabo su 28ª misión de combate. La misión del escuadrón era atacar edificios ocupados por un cuartel general alemán a 15 km al oeste de Ostiglia. El ataque al objetivo se llevó a cabo con precisión, destruyendo el objetivo, a pesar de la fuerte artillería antiaérea. Durante el regreso, realizando ataques de barrido sobre objetivos de oportunidad, al atacar automóviles nazis, recibió un disparo de cañón de 20 o 40

mm. Cuando el avión fue alcanzado, se encendió inmediatamente. Brandini tenía su góndola manchada de humo y trató de apresurarse para salir del avión. Mientras se lanzaba en paracaídas, fue alcanzado por una metralla de granada y cayó al suelo desmayado. Cuando se despertó, ya había sido recogido por soldados alemanes. Fue atendido por una enfermera que atendió sus heridas y lo llevó a Ferrara. A causa de su herida, los alemanes llevaron al prisionero a un hospital de Padua donde lo operaron para quitarle una astilla de la cabeza. El día 24, Brandini fue trasladado a un hospital de la ciudad de Verona. A causa de los constantes bombardeos sobre Verona, el 8 de marzo fue sometido a otro traslado. Lo llevaron a un hospital penitenciario de Mantua. El 17 de abril, Brandini fue dado de alta del hospital de la prisión y terminó en un campo de prisioneros en la propia ciudad. Desde esta ciudad, el 20 de abril, fue sometido a otro traslado cuando fue enviado a la Base Aérea de Villafranca. Cuatro días después, Brandini tuvo que regresar a Mantua donde fue interrogado nuevamente. Después de eso, llevaron al aviador brasileño a una zona más segura, al norte. Así que terminó en el campo de concentración de Brunswick en los Alpes ítalo-austriacos. El 3 de mayo fue liberado por los estadounidenses.

11 - Aspirante Aviador de la Reserva Convocada, Raimundo da Costa Canário, finalizó su participación en el conflicto el 1 de mayo de 1945, después de cumplir 51 misiones de guerra. Durante su 14ª misión, el 15 de febrero de 1954, fue derribado por la artillería antiaérea alemana. Abandonó su P-47 en un salto en paracaídas, cayendo cerca del frente de la FEB (Fuerza Expedicionaria Brasileña). Fue recogido por una patrulla de soldados brasileños e inmediatamente enviado a Pisa. Al día siguiente, temprano en la mañana, estaba realizando nuevas misiones de combate. Durante un audaz ataque a una fábrica, su P-47 chocó accidentalmente con la chimenea, destruyéndola por completo, provocando que el polvo y los ladrillos volaran por todas partes. En el impacto perdió una parte considerable de la punta del ala derecha, lo que no le impidió regresar a Pisa con su avión averiado. Esta pieza es ahora parte de la memoria del 1er Grupo de Aviación de Combate en el Museo Aeroespacial, en Campo dos Afonsos, en Río de Janeiro.

12 - El 7 de marzo de 1945, un escuadrón atacaba depósitos de municiones al este de Suzzara, al sur del río Po, cuando el avión del Capitán Aviador Theobaldo Antônio Kopp fue alcanzado por una ráfaga de ametralladora. Con el avión seriamente dañado, Kopp perdió sus comandos cuando el P-47 retrocedió en una maniobra involuntaria. En ese momento lanzó el avión en paracaídas. Cayó en territorio enemigo, pero fue salvado por partisanos. Después de caminar de incógnito durante 47 días, el 22 de abril Kopp fue entregado al Servicio de Inteligencia de la XII Fuerza Aérea en la ciudad de Florencia. El coronel Nero Moura envió a un teniente a recogerlo. Según Rui Moreira Lima, el reencuentro con sus compañeros fue celebrado en carácter. "Bebimos mucho".

13 - El Teniente 1º Aviador Othon Correa Netto despegó el 26 de marzo de 1945 para completar su misión 51 bajo el mando de dos escuadrones, Azul y Rojo, con el objetivo de destruir un puente cerca de Casarsa. El puente quedó parcialmente destruido. Sin embargo, antes de abandonar el lugar, el avión del teniente Correa Netto fue alcanzado mientras atacaba una posición de artillería antiaérea alrededor del objetivo. Durante la inmersión, mientras disparaba cohetes a una batería de 20 mm, sintió un violento golpe. El motor del P-47 fue golpeado, luego encendido y silenciado con la parada total de la hélice. Correa Netto aún tuvo tiempo de desviarse de las trayectorias de los proyectiles que "cableaban" el avión hacia la derecha. Soltó el dosel, empujó el palo hacia adelante, flotó en el aire dejando su Thunderbolt al azar. Ese fue su único salto en paracaídas. Tras su aterrizaje, aunque trató de disimular su presencia en una vasta llanura desértica, apareció un alemán con un rifle apuntándole.

Correa Netto, indefenso, se rindió a sus órdenes. Luego, escoltado por una patrulla de soldados alemanes, fue obligado a caminar dos kilómetros hasta un cuartel general, donde fue interrogado.

Al día siguiente, llevaron al prisionero a una prisión cerca de la ciudad de Udine, donde había una base aérea de la Luftwaffe. El día 31, tras pasar por varios tramos de interminables interrogatorios, Correa Netto debía ser trasladado a Nuremberg. Después de viajar en carro, a pie y, finalmente, un camión lo llevó a una estación de ferrocarril, que dijo que debería estar en Austria. En esa estación abordó un tren que lo llevaría a Nuremberg, que luego de muchos traslados, llegó a la ciudad oscura el 3 de abril. Pero la vida fue corta en Nuremberg. Los bombardeos aliados ya amenazaban la ciudad, y Correa Netto y su colega el teniente Assis, a quien conoció en ese campo de prisioneros, tuvieron que ser trasladados a un Stalag Luft al noreste de Munich. Tras afrontar una marcha de 180 kilómetros, llegaron a Müsberg a mediados de abril.

Luego de vivir días infernales por las penurias en los campos de concentración, donde perdió unos 18 kilos, el teniente Othon Correa Netto y otros oficiales brasileños fueron liberados el 29 de abril de 1945 por el Ejército General del General George S. Patton. Desde Müsberg, fue enviado a Havre, Francia, donde llegó el 12 de mayo. El Alto Mando estadounidense dio la noticia al 1er Grupo de Caza, que los Tenientes Aviadores Assis y Correa Netto estaban libres y listos para regresar a Pisa. El Tte. coronel Nero Moura envió inmediatamente un B-25 para traerlos de regreso.

14 - Armando de Souza Coelho, Teniente 2° Aviador de la Reserva Convocada, despegó el 9 de abril de 1945 con su escuadrón, para cumplir una misión de ataque a un cuartel general alemán ubicado al sureste de Padua. Las baterías antiaéreas recibieron al escuadrón con un intenso bombardeo de 40 y 20 mm, además de las explosiones del temido cañón de 88 mm. Tras el bombardeo fueron perseguidos por los disparos que no les dieron tregua. Fue precisamente un disparo de 88 el que dio en el P-47 de Coelho.

Con mucho humo en la góndola, a pedido del líder de escuadrón, Coelho aún aguantó el drama mientras era guiado para volar hacia líneas amigas. Incapaz de soportar el humo, advirtió a su líder que iba a saltar. Inmediatamente el teniente Coelho se lanzó al vacío y cayó al patio de una masía. Inmediatamente fue recogido por soldados ingleses que ocuparon una estrecha franja a lo largo del mar Adriático. Dos días después llegó a Pisa, y el 11 de abril, por la tarde, ya estaba nuevamente en vuelo.

15 - Uno de los pilotos más jóvenes del 1er Grupo de Caza, el Aspirante Aviador de la Reserva Convocada, Frederico Gustavo dos Santos, con tan solo 19 años, fue asignado a cumplir su misión bélica Nº 44 el 13 de abril de 1944 El objetivo era un ataque a los depósitos de municiones en el pueblo de Spilimbergo, cerca de Udine. Cada miembro del vuelo atacó un almacén.

Santos, a su vez, atacó un depósito de quinientas bombas de demolición de mil libras cada una. Santos hundió furiosamente su P-47, y cuando estuvo cerca del objetivo disparó las 8 ametralladoras a la vez. La violenta explosión involucró a su Thunderbolt y, en consecuencia, perdió su ala izquierda. El P-47, fuera de control, giró sobre el eje longitudinal en un tonel lento.

El joven Frederico, en un acto de velocidad, aprovechó ese momento para evadir el avión. Dejó caer el dosel y abandonó el P-47. Debido a la baja altura, no tuvo tiempo de abrir su paracaídas y perdió la vida estrellándose violentamente contra el suelo. Los alemanes, que encontraron su cuerpo, lo enterraron en una fosa poco profunda, donde colocaron una identificación con su nombre, rango, número y tipo de sangre en una cruz. Después de la guerra, los oficiales brasileños secundados por el Tte. Coronel Nero Moura recibió instrucciones de localizar a los compañeros muertos en el valle del Po. La placa original de la tumba de Frederico Gustavo dos Santos se encuentra actualmente en el Museo Aeroespacial de Campo dos Afonsos, en la Sala del Grupo 1º de Aviación de Caza.

16 - Derribado por la artillería antiaérea alemana, el 22 de abril de 1945, el Teniente 2º aviador Marcos Eduardo Coelho de Magalhães se lanzó en paracaídas sobre una tropa de la Wehrmacht y fue inmediatamente hecho prisionero. De sus 85 misiones de combate en los cielos de Italia, 16 de ellas fueron alcanzadas por armas enemigas.

Cuando estaba en su última misión, su P-47 fue alcanzado e inmediatamente envuelto en fuego. Según Marcos Eduardo, para no convertirse en un asado, tuvo que abandonar la aeronave sin tiempo para avisar a su líder de escuadrón. En el momento en que Marcos Eduardo se deslizaba, recibió un disparo de ráfagas de ametralladoras que perforaron la tela de su paracaídas, lo que aumentó la velocidad de la caída.

Con el aparejo del paracaídas cortado por las ráfagas de un artillero, perdió sus órdenes para desviar su caída que inevitablemente ocurrió en el techo alto de una casa grande. Con el fuerte impacto en el techo, el teniente Marcos, que se fracturó los tobillos y ambas piernas, se convirtió de inmediato en un fácil prisionero de guerra, cuya caída fue acompañada por cuatro soldados alemanes. Herido, fue acomodado en un camión para ser evacuado en un gran convoy en retirada.

Después de sufrir durante varios días, sus secuestradores se dieron cuenta de que sus heridas eran graves y debían ser trasladadas a un hospital. Decidieron llevar al teniente Marcos a un hospital de la ciudad de Reggio Emilia. Allí fue atendido por el comandante del hospital, Teniente 1º Médico Dr. Lubben, quien lo trató muy bien, realizando las cirugías con gran competencia. El 26 de abril de 1945, a media mañana, el Dr. Lubben realizó una visita muy curiosa a su paciente. Como el momento era preocupante, se dirigió al teniente Marcos para despedirse formalmente. Entonces el Dr. Lubben comenzó su despedida: *“Teniente Coelho, voy a dejar el hospital. De ahora en adelante, serás el comandante del hospital. Toma mi pistola. Dejaré 12 heridos de gravedad y 3 buenas enfermeras que se ofrecieron como voluntarios para cuidarlos. El hospital está a cargo”*. A la mañana siguiente, una unidad médica aliada ocupó el hospital. De los 12 heridos, Coelho entregó al nuevo comando del hospital solo 8. Cuatro de ellos habían muerto. El teniente Coelho salió de Reggio Emilia el 1º de mayo de 1945 para ser trasladado al hospital brasileño en Pistoia, Italia. Finalmente, se dirigió al Hospital General del V Ejército Americano en la ciudad de Livorno, antes de regresar a Brasil.

17 - La pérdida del Teniente 1º Aviador Luiz Lopes Dornelles al final de la guerra, en palabras de Rui Moreira Lima, *“fue una brutal injusticia”*. El 26 de abril de 1945, mientras realizaba su 89ª misión de combate, perdió la vida cuando atacó una locomotora en Alessandria, como líder del escuadrón Amarillo. Afrontó las situaciones de guerra con fatalismo, lo que queda bien demostrado en un testamento que le escribió el 10 de noviembre de 1944 a su colega Teniente 1º Av. Ismael da Motta

Paes: *“Motta: puedes quedarte con mis cigarrillos, para no estar pidiendo a otros”*; hay, en la maleta, un paquete que pertenece a Brandini, pero no lo necesita, porque no se entiende que un niño que estudió para sacerdote, conquiste mujeres a cambio de cigarrillos. Dado que, para fumar, los cigarrillos deben estar encendidos, también puede llevar fósforos. Rocha, como mejor estadounidense que brasileño, puede usar cervezas.

A Medeiros definitivamente le gustará mi espejo y mi cepillo para suavizar lo que él llama bigote. Meira, si no te molesta, quédate con mis camisas, después de todo, las sacaré de todos modos. Medeiros, le da el retrato de la rusa de Waldir y le dice que la dirección es Rua Inhangá, 27 – Depto. 340; después de todo, a ella le gustaría estar con alguien que me conociera y el pequeño Waldir pasará unos días con él (sí, porque no puede aguantar más). Dile a Janjão qué tamaño tiene el [...] documento para romper piedra en la cantera.

Parece que Cauby necesita un cepillo de dientes. Yo tengo uno que es tuyo. Palmolive para Cox, la pipa para Brandini y la pistola también. Los dos deben coincidir, ¿verdad? Rocha, si no tuviera la cabeza llena de cosas, podría usar mi gorra. Roland, las películas en color, con mis felicitaciones. El resto, excepto la ropa, se la envía a mi hermana Maria Lopes Dornelles - Rua Duque de Caxias, 1.228 - Porto Alegre - RS”. Teniente 2° Av. Luiz Lopes Dornelles. (El original del Testamento de Dorneles se puede encontrar en el Museo Aeroespacial de la Base Aérea de Santa Cruz, Río de Janeiro).

18 - La Misión N ° 93 del Teniente 2° Aviador Renato Goulart Pereira puede considerarse una misión de guerra milagrosa. El 30 de abril de 1945, Goulart volaba en la región de Formignatto cuando su P-47 fue alcanzado por un antiaéreo en el motor y en una de las alas. El motor se incendió y no tardó en llegar a la góndola. Para complicar aún más la desesperada situación de Goulart, que luchaba con el humo, el calor producido en las cintas de munición de las ametralladoras hizo que los cartuchos explotaran. La pirotecnia se apoderó del P-47, asustando aún más al piloto. Su líder de escuadrón, que lo acompañó en esa situación crítica, notó que el fuego se extendía debajo del avión de Goulart.

El comandante de vuelo le aconsejó que abandonara el avión antes de que ocurriera una explosión. Resignado, Goulart, que pretendía regresar a Pisa, saltó del avión para no convertirse en un asado. Saltó en líneas amigas, y al día siguiente un B-25 lo recogió en Forli, para llevarlo a su Base en Pisa.

OTROS PERSONAJES

El Teniente Coronel Nero Moura, comandante del 1er Grupo de Aviación de Combate, llevó a cabo 62 misiones de guerra junto con sus hombres. En palabras del veterano Rui Moreira Lima, *“Nero Moura fue un comandante justo y exigente. Ejerció el mando sin usar solo los galones. Comandado con el ejemplo. Su liderazgo se ejerció en tierra y en el aire. No toleraba la indisciplina de vuelo”*.

Fue ascendido a teniente coronel Aviador en plena campaña en Italia. Con el final de la guerra, el 1er Grupo de Caza tenía en su haber un saldo de diecinueve P-47 Thunderbolt almacenados en Nápoles, que estaban a disposición de la FAB para reemplazar las pérdidas durante las operaciones de combate. Nero Moura recibió instrucciones del Ministerio de Aeronáutica para traer los aviones que volaban a Brasil. Se hicieron arreglos y la USAAF acordó entregar los diecinueve nuevos P-47 a San Antonio, Texas. Nero Moura eligió a 18 pilotos para que lo acompañaran a Estados Unidos para trasladar los aviones a Brasil. Despegaron de Kelly Field, Texas, el 4 de julio con destino a Campo dos Afonsos en Río de Janeiro.

Durante el trayecto, en cada Base a la que llegaron, ensayaron el espectáculo que harían a su llegada a la capital brasileña. Llegaron a Río de Janeiro el 16 de julio de 1945, luego de volar durante 12 días, correspondientes a las doce escalas de descanso. El cielo era de un azul espléndido. Sin embargo, antes de llegar, Nero comunicó por radio a todos los pilotos: *“No quiero a nadie debajo del edificio en la Noche”*. Él fue el único que pasó arriba. Hicieron un espectáculo espectacular para una multitud que esperaba el vuelo con gran expectación.

Al regresar, Nero Moura tomó el mando de la Base Aérea de Santa Cruz, que se convirtió en la sede del 1er Grupo de Aviación de Combate. En 1945 cae el presidente Getúlio Vargas y Nero Moura solicita el pasaje a la reserva en el puesto de Coronel. Como ciudadano común, Nero Moura asumió el cargo de Director Técnico de Aerovías Brasil y luego se convirtió en Superintendente de Loid Aéreo.

Cuando Getúlio Vargas regresó al poder elegido por el pueblo, nombró a Nero Moura ministro de Aeronáutica. Una de las iniciativas importantes de su gestión fue la implementación de la aviación a reacción en Brasil. Posteriormente, fue ascendido, de oficio, a Brigadeiro da Reserva, según la ley que benefició a quienes combatieron a los comunistas en la Revolución de 1935. En los últimos cuatro días antes del suicidio del presidente Getúlio Vargas, el ministro Nero Moura se exculpó. Regresó a la vida civil. Se quedó callado. Nadie lo atacó. Modestamente, el comandante del 1er Grupo de Caza en Italia se retiró a la vida privada como ciudadano común.¹²



***Pilotos del “Senta Púa!” al regreso de Italia, haciendo escala en Albrook, Panamá.
Los 19 pilotos que trajeron los nuevos P-47 al Brasil, volaron cerca de 9.600 km desde Kelly Field, EE.UU. hasta Campos Afonsos en Río de Janeiro, Brasil.***

¹² LIMA, R. Op. cit., p. 33.

Rui Barbosa Moreira Lima, Teniente 1º Av., estaba programado el 11 de marzo de 1945 para formar parte de dos escuadrones para atacar el puente ferroviario de Casarsa, fuertemente defendido, al norte de Venecia.

Al atacar una batería de 88 mm cerca del puente, su motor fue alcanzado por una granada de cañón, lo que le costó la pérdida de dos cilindros con el inicio del fuego. Antes de abandonar el lugar, aún tuvo tiempo de silenciar la batería que lo atacó. Luego desvió el avión para dejar caer sus bombas sobre el puente, el principal objetivo del ataque, y luego abandonó el paracaídas. Sin embargo, desaconsejado por su líder de vuelo de abandonar el avión, debido a la intensa actividad antiaérea en la región, el teniente Rui subió al máximo con el avión averiado y el fuego que lo amenazaba. A 12.000 pies, apagó el motor para apagar el fuego. Las llamas que pasaban junto a él se extinguieron, sin embargo, al volver a arrancar el motor, el humo reapareció con intensidad. Acompañado por su líder que lo asistió en la radio, Rui se dirigió a la Base Aérea de Forli, que estaba ocupada por aviadores polacos de la RAF, cuya pista estaba formada por láminas de metal.

Rui apagó el motor e hizo un aterrizaje sin ruedas para evitar que el avión barrierla la pista. Sentado en su paracaídas, esperó a que llegara un oficial inglés. Por una misteriosa coincidencia, el oficial de la RAF que ayudó a Rui le respondió en portugués. Dijo que era hijo de un inglés nacido en Curitiba. Su nombre, Frederick C. Tate, que comandaba un escuadrón de Spitfire para defender Forli. Cuando terminó la guerra, Rui formó parte del grupo de aviadores para trasladar los P-47 de Estados Unidos a Brasil. Terminó su carrera en 1964 en el grado de Coronel Aviador como comandante de la Base Aérea de Santa Cruz. Luego escribió la historia del 1st Fighter Aviation Group, con el lanzamiento de su magnífico libro SENTA A PUA, en 1979.

Alberto Martins Torres, aspirante a aviador de la reserva convocada, fue a Italia con un activo en su curriculum de piloto de combate. Antes de formar parte del 1er Grupo Aviación de Caza, Alberto Martins Torres formó parte del 1er Grupo de Patrulla, donde realizó 64 misiones antisubmarinas en el Atlántico Sur. El 31 de julio de 1943 fue asignado al mando de la Catalina que atacó a submarino hundido demostrablemente por la Fuerza Aérea Brasileña. El combate tuvo lugar a 60 millas al sur del Pan de Azúcar, donde el submarino alemán U-199 sufrió un ataque misericordioso. Antes de hundirse, una docena de soldados alemanes, incluido el comandante, abandonaron el barco y se lanzaron al agua. Fueron salvados en una lancha neumática lanzada por el comandante Torres. Tan pronto como comenzó a ofrecerse como voluntario para ir a la guerra, Torres formó parte del grupo y se fue a Italia. Ascendido a Teniente Segundo Aviador de la Reserva, Alberto Martins Torres logró el récord de 99 misiones de combate en los cielos italianos. Escribió sus memorias, *Overnight Tapachula*, en las que relata las experiencias de sus 15 años como aviador militar y civil.

¿Qué aviador brasileño, civil o militar, no ha conocido o no ha leído el libro Misión 60 del veterano piloto de guerra Fernando Soares Pereyron Mocelin? Aspirante a Aviador de la Reserva llamada al servicio activo, Pereyron, como se le conocía, realizó 59 misiones de guerra, y el 2 de enero de 1945 fue herido en combate por metralla de artillería antiaérea. El libro *Missão 60*, es básicamente su 60ª Misión. Según él, de las 59 misiones que realizó contra el enemigo, una de ellas lo conmovió profundamente. El 28 de enero de 1945, Pereyron estaba programado para participar en una misión de escolta de 30 aviones B-25 que bombardearían el patio de ferrocarriles de la ciudad de Bolzano, incrustado en el paso Brenner. Cuando los 30 bombarderos B-25 se entrenaron para lanzar sus bombas, Pereyron vio el

mundo colapsar. Dice que vio la mayor concentración de fuego antiaéreo jamás visto. Aviones explotando en pleno vuelo, otros en llamas girando sobre un perno hasta chocar contra el suelo, personas lanzándose al aire envueltas en llamas y, debajo, bombas que explotan y provocan incendios devastadores. El joven Pereyron regresó a la base con el alma torturada. Fue la desgracia de una guerra sin sentido, de la que evité hablar.

OFICIALES DE ENLACE

Para la integración fluida de las operaciones entre el 350th Fighter Group - comandos de la USAAF y el 1st Fighter Group - FAB, se determinó que dos oficiales de aviación estarían a cargo de esta función.



Del lado americano se eligió el Mayor Av. John W. Buyers, y del lado brasileño, como representante de la FAB, al Teniente Coronel Av. Nelson Freire Lavenère Wanderley. En diciembre de 1943, el Teniente Coronel Wanderley formó parte de una comisión de funcionarios brasileños para conocer la realidad de la guerra y hacer un reconocimiento del área en el Teatro de Operaciones del Mediterráneo. Hizo su curso de piloto de combate en El Cairo, Egipto e Italia. Fue a Pisa como uno de los hombres clave de Nero Moura. Realizó 13 misiones de vuelo en combate sobre el enemigo. Posteriormente se hizo famoso como destacado funcionario de la FAB. Entre los diversos cargos, fue Jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas y Ministro de Aeronáutica a mediados de la década de 1960. Fue autor de varios libros relacionados con su memoria y con la Fuerza Aérea Brasileña.

¿Quién era el Capitán Aviador de la USAAF - Unidad de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos, que voló en el 1er Grupo de Aviación de Combate junto con los brasileños? John W. Buyers fue un capitán de aviación de la USAAF que sirvió en una unidad aérea estadounidense en Recife durante la guerra. Su padre era pastor protestante en la ciudad de Juiz de Fora (MG), donde nació y vivió el niño John hasta que terminó el bachillerato. Regresó a los Estados Unidos para asistir a la universidad, pero fue llamado a servir en la USAAF.

Regresó a Brasil como Teniente 2° Aviador para servir en una unidad estadounidense en Recife.



Hablaba portugués perfectamente. Fue en esa Base de la Fuerza Aérea donde comenzó a hacer una llamada informal entre el personal de la USAAF y la FAB. Cuando se creó el 1er Grupo de Aviación de Combate en diciembre de 1943, Nero Moura lo invitó a ser el Oficial de Enlace, una especie de "embajador", entre la USAAF y la FAB. Al aceptar la invitación, el Capitán Buyers también se convirtió en uno de los hombres clave del comandante Nero Moura.

En el 1er Grupo de Aviación de Combate, ocupó un puesto burocrático, pero también se ofreció como voluntario para volar en cualquier vuelo para ayudar con las misiones, en ausencia de algún piloto. Realizó 21 misiones de combate para la FAB, con el rango de Mayor Aviador en los cielos italianos sobre las líneas enemigas. Fue uno de los últimos integrantes del 1er Grupo de Aviación de Caza en despedirse de la eternidad, falleciendo el 23 de abril de 2016, a la edad de 96 años, en la ciudad de Recife, donde vivía.¹³



1era. ESCUADRILLA DE ENLACE Y OBSERVACIÓN - 1ER ELO

La 1era. ELO era una pequeña unidad de la Fuerza Aérea Brasileña que operaba en el teatro de operaciones de guerra en Italia bajo el control de la 1ª División de Infantería Expedicionaria de la FEB (Fuerza Expedicionaria Brasileña). Su pequeña plantilla estaba formada por 11 oficiales de aviación, 1 intendente, 8 sargentos mecánicos, 2 sargentos de radio, 8 soldados de mantenimiento auxiliares y 10 aviones Piper Cub, o L-4H en la versión militar.

La misión del comandante de la 1era. ELO, Mayor Aviador João Afonso F. Belloc, fue realizar vuelos aislados sobre áreas desocupadas e incluso sobre la línea enemiga con aviones desarmados, con el propósito de realizar observaciones, reconocimiento aéreo y regulación de tiro para Artillería de División. En estas misiones de corta duración, el piloto iba acompañado de un oficial de artillería como observador. La 1era ELO tuvo una corta duración. Fue creada el 20 de julio de 1944 mediante un Aviso del Ministro de Aeronáutica y extinguido por un Boletín de Artillería de la División del Ejército el 14 de junio de 1945. Se ordenó al personal, oficiales de aviación y soldados que informaran al 1er Grupo de Aviación de Caza en Pisa.¹⁴

RESUMEN ESTADÍSTICO DE 1ª ELO

| | |
|--|-----------------|
| Total de horas voladas | 2.388 h 15 min. |
| Horas voladas en misiones de guerra..... | 1.282 h 50 min. |
| Número de misiones de guerra..... | 684. |
| Número de vuelos..... | 1.956. |
| Número de desembarques..... | 2.399. |
| Regulación de tiro..... | 400. |
| Número de días operacionales..... | 184. |

¹³ Sobre Personagens, ver Rui M. Lima em sua obra, Senta a Pua,

¹⁴ Idem, p. 337 – 344.

RESULTADOS DE EFECTIVIDAD DE LA 1ª ELO

Distribución de misiones por piloto

| Nº de orden | Nombres | Nº de misiones | Horas de vuelo |
|-------------|---|----------------|-----------------|
| 1 | Tte.1º Av. Joao Torres LEITE Soares | 70 | 127:30 |
| 2 | Asp. Av. Res. Francis Forsyth FLEMING | 70 | 132:25 |
| 3 | Tte.2º Av. Carlos Alberto KLOTZ | 68 | 122:50 |
| 4 | Asp. Av. Res. Luiz José WINTER Santos | 67 | 132:40 |
| 5 | Tte.2º Av. Res. Arnaldo VISSOTO | 65 | 125:10 |
| 6 | Tte.2º Av. Res. DARCI Pinto da R. Campos | 65 | 117:30 |
| 7 | Asp. Av. Res. Cornélio Lopes CANCADO | 61 | 125:00 |
| 8 | Tte.2º Av. Res. Roberto Paulo P. TABORDA | 60 | 116:30 |
| 9 | Mayor Av. Affonso Fabricio BELLOC | 55 | 100:20 |
| 10 | Asp. Av. Res. Chafik BITTAR | 54 | 100:15 |
| 11 | Asp. Av. Res. JOEL Clapp | 48 | 89:55 |
| 12 | Asp. Av. Res. Fernando S. PEREYRON Mocelin ¹⁵ | 1 | 1:45 |
| | TOTAL | 684 | 1.282:50 |

Distribuição de Missões por Observador Aéreo

| Nº ORDEM | NOMES | ORIGEM | Nº MISSÕES |
|----------|--------------------------------------|-------------------------------------|------------|
| 1 | Cap. Adhemar GUTIERREZ Ferreira | Exército Brasileiro | 71 |
| 2 | 2º Ten. Iônio PORTELA F. Alves | Exército Brasileiro | 67 |
| 3 | 1º Ten. ADALBERTO Vilas Boas | Exército Brasileiro | 66 |
| 4 | 1º Ten. WALTER de Oliveira | Exército Brasileiro | 66 |
| 5 | 2º Ten. CAUBI Eduardo Maria | Exército Brasileiro | 66 |
| 6 | 1º Ten. ELBER de Melo Henriques | Exército Brasileiro | 63 |
| 7 | 2º Ten. MÁRIO DIAS | Exército Brasileiro | 63 |
| 8 | 1º Ten. Jorge Augusto VIDAL | Exército Brasileiro | 62 |
| 9 | 1º Ten. Pedro A.S.Gomes GALVÃO | Exército Brasileiro | 59 |
| 10 | 1º Ten. Oswaldo MESCOLIN | Exército Brasileiro | 55 |
| 11 | 1º Ten. Raul Ribeiro GUIMARÃES | Exército Brasileiro | 16 |
| 12 | Lt. O' CONNOR | Exército Inglês | 16 |
| 13 | Lt. BELL | Exército Inglês | 4 |
| 14 | Gen. O. CORDEIRO DE FARIAS | Exército Brasileiro | 1 |
| 15 | Cap. CADDUBY | Exército Inglês | 1 |
| 16 | 1º Ten. Av. João T. LEITE Soares | Piloto da ELO | 1 |
| 17 | Lt. WILLIAMS | Exército Inglês | 1 |
| 18 | Asp. Av. Res. Luiz J. WINTER Santos | Piloto da ELO | 1 |
| 19 | Asp. Av. Res. Francis F. FLEMING | Piloto da ELO | 1 |
| 20 | Asp. Av. Res. Cornélio L. CANÇADO | Piloto da ELO | 1 |
| 21 | Asp. Av. Res. Chafik BITTAR | Piloto da ELO | 1 |
| 22 | Sr. RUBEN BRAGA | Correspondente de Guerra Brasileiro | 1 |
| 23 | 3º Sgt. Q. Av. ROXAEL de Souza Pinto | Mecânico da ELO | 1 |
| | TOTAL | | 684 |

587

Fonte: Colección de Aeronáutica, INCAER.

¹⁵ No era un efectivo de la 1era. ELO, sino integrante de la 1er. Grupo de Aviación de Caza

LAS CIFRAS DE LAS MISIONES DEL 1º GRUPO DE AVIACIÓN DE CAZA.

| ESFORÇO OPERACIONAL | |
|---|-----------|
| — Número das missões executadas | 445 |
| — Total de saídas ofensivas | 2.546 |
| — Total de saídas defensivas | 4 |
| — Número de horas de vôo em operações de guerra | 5.465 |
| — Total de horas de vôo realizadas | 6.144 |
| — Total de bombas lançadas | 4.442 |
| — Bombas incendiárias (F.T.I.) | 166 |
| — Bombas de fragmentação (260 lb) | 16 |
| — Bombas de fragmentação (90 lb) | 72 |
| — Bombas de demolição (1.000 lb) | 8 |
| — Bombas de demolição (500 lb) | 4.180 |
| — Total aproximado de tonelagem de bombas | 1.010 |
| — Total de munição de calibre. 50 consumida | 1.180.200 |
| — Total de foguetes lançados | 850 |
| — Total de litros de gasolina consumidos | 4.058.651 |

Fonte: Coleção Aeronáutica. INCAER.

| RESULTADOS OBTIDOS | | |
|--|------------|-------------|
| | Destruidos | Danificados |
| — Aviões | 2 | 9 |
| — Locomotivas | 13 | 92 |
| — Transportes motorizados | 1.304 | 686 |
| — Vagões e carros-tanques | 250 | 835 |
| — Carros blindados | 8 | 13 |
| — Pontes de estrada-de-ferro e de rodagem | 25 | 51 |
| — Cortes de estradas-de-ferro e de rodagem | 412 | |
| — Plataformas de triagem | 3 | |
| — Edifícios ocupados pelo inimigo | 144 | 94 |
| — Postos de comando | 2 | 2 |
| — Posição de artilharia | 85 | 15 |
| — Instalações industriais | 6 | 5 |
| — Diversas instalações | 125 | 54 |
| — Depósito de combustível e munição | 31 | 15 |
| — Refinarias | 3 | 2 |
| — Estações de radar | | 2 |
| — Embarcações | 19 | 52 |
| — Navio | | 1 |
| — Viaturas de tração animal | 79 | 19 |

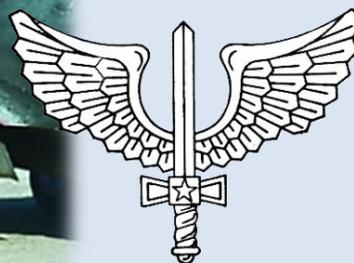
Fonte: Coleção Aeronáutica. INCAER.

DISTRIBUIÇÃO DAS MISSÕES POR PILOTO

| POSTOS | NOMES | SAÍDAS Ofensivas | OBSERVAÇÕES |
|-------------------------|--|---------------------|---|
| 2º Ten.Av. Res.Conv. | Alberto Martins Torres | 99 | |
| 2º Ten.Av. | Hélio Langsch Keller | 95 | |
| Cap.Av. | Roberto Pessoa Ramos | 95 | Ferido em campanha por estilhaços de AAé, em 23-4-45. |
| 2º Ten.Av. | Pedro de Lima Mendes | 95 | |
| Cap.Av. | Horácio Monteiro Machado | 94 | |
| 1º Ten.Av. | Rui Barbosa Moreira Lima | 94 | |
| 1º Ten.Av. | Alvaro Eustórgio de O. e Silva | 93 | |
| 2º Ten.Av. | José Rebelo Meira de Vasconcelos | 93 | |
| 2º Ten.Av. | Renato Goulart Pereira | 93 | Abatido pela AAé, em 30-4-45. Pulou de pára-quedas sobre território amigo. |
| 1º Ten.Av. | Luiz Lopes Domelles | 89 | Abatido pela AAé inimiga, morreu em combate em 26-4-45. |
| 1º Ten.Av. | Newton Neiva de Figueiredo | 86 | |
| 2º Ten.Av. | Marcos Eduardo Coelho de Magalhães | 85 | Abatido pela AAé inimiga em 22-4-45. Pulou de pára-quedas sobre território inimigo, quebrou os dois tomozelos e foi hospitalizado como prisioneiro de guerra pelos alemães e libertado pelos Aliados. |
| 1º Ten.Av. | Luiz Felipe Perdigão Medeiros da Fonseca | 85 | |
| 2º Ten.Av. | Leon Roussoulières L.de Araujo | 80 | |

| POSTOS | NOMES | SAÍDAS Ofensivas | OBSERVAÇÕES |
|-------------------------|--|------------------|---|
| Cap.Av. | Newton Lagares Silva | 79 | Substituiu o Major Pamplona, em 13-3-45, como Chefe de Operações. |
| Asp. Av. Res.Conv. | Fernando Corrêa Rocha | 75 | |
| Asp. Av. Res.Conv. | Diomar Menezes | 71 | Ferido em combate por estilhaço de AAé inimiga em 30-4-45. |
| 2º Ten.Av. | Paulo Costa | 68 | |
| Asp. Av. Res.Conv. | Roberto Tormin Costa | 65 | |
| Ten.Cel.Av. | Nero Moura | 62 | Comandante do 1º Grupo de Caça. |
| 2º Ten.Av. Res.Conv. | Armando de Souza Coelho | 62 | Abatido pela AAé inimiga em 9-4-45. Pulou de pára-quedas sobre território amigo. |
| Asp. Av. Res.Conv. | Fernando Soares Percyron Moccilin | 59 | Ferido em combate por estilhaços de AAé inimiga em 2-1-45. |
| Cap.Av. | Theobaldo Antonio Kopp | 58 | Abatido pela AAé inimiga, em 7-3-45. Pulou de pára-quedas sobre território inimigo - foi salvo pelos Partisanos |
| 1º Ten.Av. | Othon Corrêa Netto | 58 | Abatido pela AAé inimiga em 26-3-45. Pulou de pára-quedas sobre território inimigo - foi libertado pelos Aliados |
| Cap.Av. | Fortunato Câmara de Oliveira | 56 | Afastado do voo por motivo de saúde em 9-3-45. |
| Cap.Av. | Lafayette Cantarino Rodrigues de Souza | 55 | Afastado do voo por motivo de saúde em 9-3-45. |
| Asp. Av. Res. Conv. | João Milton Prates | 55 | Afastado do voo por motivo de saúde em 20-4-45. |
| Asp. Av. Res.Conv. | Raymundo da Costa Canário | 51 | Abatido pela AAé inimiga em 15-2-45 - Pulou de pára-quedas sobre território amigo. |
| Maj.Av. | Oswaldo Pamplona Pinto | 47 | Afastado do voo por motivo de saúde em 10-3-45. |
| Asp. Av. Res.Conv. | Frederico Gustavo dos Santos | 44 | Abatido por estilhaços de um depósito de munição que atacara - morto em combate em 13-4-45. |
| 1º Ten.Av. | Josino Maia de Assis | 41 | Abatido pela AAé inimiga em 21-1-45 - Pulou de pára-quedas sobre território inimigo - ferido na queda, libertado pelos Aliados. |
| 1º Ten.Av. | Ismar Ferreira Costa | 34 | Afastado do voo por motivos de saúde em 9-2-45. |

Fonte: LIMA, Rui M. Pág. 584



| POSTOS | NOMES | SAÍDAS Ofensivas | OBSERVAÇÕES |
|-----------------------|----------------------------------|------------------|---|
| 1º Ten.Av. | João Maurício C. de Medeiros | 32 | Abatido pela AAé inimiga - morreu em combate em 2-1-45. |
| Cap.Av. | Joel Miranda | 31 | Abatido pela AAé inimiga em 4-2-45 - Pulou de pára-quedas sobre território inimigo, quebrando um braço - salvo pelos Partisanos. |
| 1º Ten.Av. | Roberto Brandini | 28 | Abatido pela AAé inimiga em 10-2-45. Pulou de pára-quedas sobre território inimigo, teve fratura de um dos ossos da cabeça por estilhaços de granada - hospitalizado como prisioneiro de guerra, libertado pelos Aliados. |
| 1º Ten.Av. | Ismael da Motta Paes | 24 | Abatido pela AAé inimiga em 23-12-44. Pulou de pára-quedas sobre território inimigo - feito prisioneiro de guerra pelos alemães. |
| Cap.AAF | John W.Buyers | 21 | Oficial de Ligação do Exército Americano |
| Asp. Av. Res.Conv. | Fernando de Barros Morgado | 19 | Iniciou missão em 11-4-45. |
| 1º Ten.Av. | Aurélio Vieira Sampaio | 16 | Abatido pela AAé inimiga - morreu em combate em 22-4-45. |
| Asp. Av. Rev.Conv. | Jorge Maia Poucinha | 16 | Iniciou missão em 12-4-45. |
| Ten.Cel.Av. | Nelson Freire L.Wanderley | 13 | Oficial de Ligação. |
| 2º Ten. Av. Res.Conv. | Danilo Marques Moura | 11 | Abatido pela AAé inimiga em 4-2-45 - Pulou de pára-quedas sobre território inimigo, ferindo-se na queda - salvo pelos Partisanos. |
| 1º Ten.Av. | José Carlos de Miranda Corrêa | 8 | Oficial de Informações |
| 2º Ten.Av. | Hélio Carlos Cox | 6 | Afastado do voo por motivo de saúde em 14-11-44. |
| Maj.Av. | Marcelio Gibson Jacques | 2 | Comandante do Escalão Terrestre. |
| 1º Ten.Av. | Waldir Paulino Pequeno de Melo | 1 | Morreu em acidente de aviação em 16-11-44. |
| 1º Ten.Av. | Roland Rittmeister | 1 | Morreu em acidente de aviação em 16-11-44. |
| 2º Ten.Av. | John Richardson Cordeiro e Silva | 1 | Abatido pela AAé em 6-11-44 - Morreu em combate. |
| 2º Ten.Av. | Jorge E. Paranhos Taborda | 1 | Afastado do voo por motivo de saúde em 13-11-44. |
| 1º Ten.Av. | Oldegard Olsen Sapucaia | - | Morreu em treinamento na Itália em -7-11-44. |
| 2º Ten.Av. | Dante Isidoro Gastaldoni | - | Morreu em treinamento no Panamá em 18-5-44. |
| | SOMA | 2546 | |

Fonte: LIMA, Rui M.

PRESIDENTIAL UNIT CITATION

El 17 de mayo de 1945, al final de la Segunda Guerra Mundial, mientras el 1er Grupo y la Aviación de Combate todavía se encontraba en Pisa, Italia, el Comandante Tte. Coronel Av. Nero Moura recibió formalmente del Coronel Av. Ariel W. Nielsen, Comandante del 350 ° Grupo de Combate, al que los brasileños estuvieron subordinados operativamente durante la Campaña Italiana, copia del proceso de propuesta de recomendación de la Citación de la Unidad Presidencial, cuyo original se estaba entregando al Comandante del XXII Comando Aéreo en Florencia.

Esta recomendación representó el reconocimiento de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos a los méritos obtenidos por el 1er Grupo de Aviación de Combate que, “según el reglamento que rige el premio, cumplió su misión durante las operaciones de combate el 22 de abril de 1945”, con “extraordinario heroísmo de sus hombres”. El premio tardó 41 años en ser otorgado, por razones desconocidas” (LIMA, Rui M. 1989, p. 441-442).

El 22 de abril de 1986, Día de la Aviación de Combate (FAB) - el 1er Grupo de Aviación de Combate recibió la CITACIÓN DE LA UNIDAD PRESIDENCIAL (USAF), en una ceremonia presidida por el Presidente de la República, José Sarney, en la Base Aérea de Santa Cruz.

“El Presidential Unit Citation fue creado por el gobierno de Estados Unidos para decorar colectivamente una unidad estadounidense, por su protagonismo en la lucha contra el enemigo armado, en un período determinado, por el extraordinario heroísmo de sus hombres. Al ser un reconocimiento exclusivo de las Fuerzas Armadas de los Estados Unidos, representa un gran honor para la Fuerza Aérea Brasileña, especialmente el 1er Grupo de Aviación de Combate. Solo dos unidades extranjeras tuvieron el privilegio de esta excepción. La FAB Senta a Pua y un escuadrón de caza de la RAF”. (LIMA, Rui M. 1989, p. 441-442).

El 22 de abril de 1945 fue un día notable para el 1er Grupo de Aviación de Combate debido a los importantes resultados obtenidos en combate por los escuadrones brasileños. Para esta extraordinaria hazaña, se estableció la fecha del 22 de abril como fecha conmemorativa del Día de la Aviación de la FAB en la FAB, cuyas festividades se celebran todos los años en la Base Aérea Santa Cruz - Río de Janeiro, sede de Senta a Pua.



PRESIDENTIAL UNIT CITATION - Google - Imagens.

Teomar Benito Ceretta

Membro Correspondente no Brasil
do Instituto de Investigações
Históricas Aeronáuticas de Chile.

SEBASTIÁN EDER PEYREL, EL ÍCARO SERRANO



*Sebastián Eder Peyrel Comte
(27 de diciembre de 1881 – 26 de diciembre de 1919)*

Concluye el siglo XIX, comienzan los nacientes y humildes escauceos de lo que sería, en poco tiempo, el salto mayor en la Historia de la Humanidad, la Industria de la Aviación. Como sabemos se aumentan las investigaciones y sondeos, los descubrimientos, las invenciones, los trabajos, los sueños e ilusiones.

En la lógica y el entendimiento del conocimiento, y en este caso el aeronáutico, el mismo comienza su expansión a través del mundo civilizado.

Por aquellos tiempos, nace en nuestro Tandil, Provincia de Buenos Aires, República Argentina, quien habría de construir, junto con su hermano, una de las primeras aeronaves de la Argentina, hecha por argentinos. Circunstancia ésta que podemos dar fe a ciencia cierta por contar con pruebas documentales.

Aquel año de 1880, presentaba a Tandil como una aldea de provincia que crecía de a poco como un grito entrecortado e irregular de civilización en ese mar verde de la Pampa ubérrima y extraordinariamente feraz. Había sido fundada un 4 de abril del año de 1823, por el Brigadier General don Martín Rodríguez y se desperezaba en el tiempo del estío hacia fines de diciembre.

La crónica y las memorias difieren del día del nacimiento de Sebastián Eder (Heder¹⁶) Peyrel Comté, algunos citan un 29 de diciembre como el Profesor don Juan Roque Castelnuovo, reconocido historiador tandilense en el ámbito nacional e internacional, otros como Julio Víctor Lironi, dicen el 27 coincidiendo con otros.

62
134
D. 63

LIBRO DE BAUTISMOS

DEL
Partido de Tandil
Año de 1881

En veintinueve de febrero del año del Señor
de mil ochocientos ochenta y uno el
infrascripto Cura de esta
Parroquia del Santísimo Sacramento del Tandil bautizó
solemnemente, puso óleo y crisma á Sebastián Eder,
que nació el veintisiete de Diciembre último,
hijo legítimo de D. Manuel Peyrel,
natural de Francia, de Arceinta y un años
de edad, y de Doña Mariana Comte natural de La Azul,
hizo Quince años de edad, domiciliados en este
Sancti Spiritus Pueblo,
siendo sus padrinos D. Sebastián Comte, natural
de Francia, de cuarenta y ocho años de edad,
domiciliado en este pueblo,
y Doña Mariana Comte, natural de C
Sais, de catere años de edad,
domiciliado en este pueblo,
á quienes advirtió el parentesco espiritual con el ahijado
y con sus padres, y la obligación de enseñarle la doctrina cristiana y por señal de verdad lo
firmaron.

El Cura de la Parroquia
José M. Gambro
Padrino Madrina
Sebastián Comte Mariana Comte

Registro bautismal de Sebastian Eder Peyrel que confirma la exacta fecha de su nacimiento

¹⁶ No obstante el nombre original de origen vasco francés, es "Eder", aparece también escrito "Heder" en algunos documentos argentinos.

Haciendo justicia al lugar de advenimiento tomaremos el 27 de diciembre como fecha cierta de su nacimiento, no siendo, en definitiva, una circunstancia sustantiva la misma, pero paradójicamente es su fallecimiento, cercano al día de su nacimiento¹⁷.

Por aquellos tiempos la égida de la protección municipal era ceñida a unas pocas cuadras, produciéndose su arribo al mundo en la calle Sarmiento. Su niñez fue marcada en firme contraste por lo que después lo distinguiría de sus conciudadanos, la inquietud, la iniciativa, la audacia y sobre todo, la rebeldía en cuanto a una vida chata, aplastada y sin horizontes de perspectivas.

Comenzó sus estudios en el Colegio Chapsal¹⁸, propiedad de Monsieur Enrique Lamí que estaba situado en la Calle Pinto e Irigoyen (actual). Pero no era un alumno constreñido y obligado al aula, se escapaba del Colegio para inventar objetos, producto de su imaginación en la hojalatería de su Padre.

Allí nació su pasión e ímpetu de constructor, allí se familiarizó con el golpeteo del martillo, con el ruido de los motores, con ver salir de sus manos y de las de su padre, objetos, cosas que tenían la impronta y la traza de su creación. Quizá esto fue condicionando de joven su espíritu en un hálito para acometer la gran empresa, ¡a posteriori de construir... un avión y que volara!!

Pero también su vida transcurría a *“ochenta por hora”*, velocidad audaz y *“nunca exceder”* de los automóviles que escasamente circulaban por estas comarcas serranas. Aprendía rápido el muchachito, no descuidaba el aprendizaje que evidentemente era bueno pues aprobaba las exigencias del Colegio de una forma sistemática. Pero el otro aprendizaje, el que no tenía sistema alguno y del cual abrevaba rápidamente, también progresaba en forma notoria y eficiente.

Sus Padres, doña María Ramelina Conté Loustalot¹⁹, joven argentina (de 16 años) y don Samuel Peyrel Testé (de 28 años de edad), un francés de la Costa Azul vecindado en Tandil, se habían casado en febrero de 1878.

Veían en él, una promesa para la nueva Patria y pensaban en que cursase estudios superiores. ¡Pero, los caminos en la vida del joven Sebastián Eder, les indicaría que sus deseos no llegarían a concretarse en los términos anhelados! El espíritu adolescente de Sebastián presentaría resistencia, pues ya rondaba en su mente, el proyecto de no estar succionado a la tierra siempre. Porque al decir de don Juan Roque Castelnuovo: *“había nacido para estar suspendido en el cielo como una estrella...”*

Así era, revoltoso, pícaro, sumamente inquieto, rebelde a estar encasillado en una rutina que ahogaba su iniciativa. Y a los 17 años comienza, o, mejor dicho, continúa su ya vida novelesca.

Sus padres queriendo aplicar un criterio, a todas luces, lamentablemente equivocado, que muchas familias asumieron en nuestro país, ¡no creyeron mejor opción que colocarlo... “bajo Bandera”!, o sea incorporarlo a la milicia en nuestra Armada Argentina. Y señalo esto porque la historia, en general, nos debe de advertir los errores sociales cometidos por los diversos nucleamientos sociales dentro de nuestro país.

¹⁷ Tras iniciar la investigación en algunos añosos registros bautismales de Tandil, pudimos llegar a la verdad definitiva del día 27 de diciembre de 1881.

¹⁸ En Tandil se abrió el 15 de febrero de 1882, poseyendo internado y bajo la conducción de un pedagogo de gran nivel, como fue don Enrique Lamí.

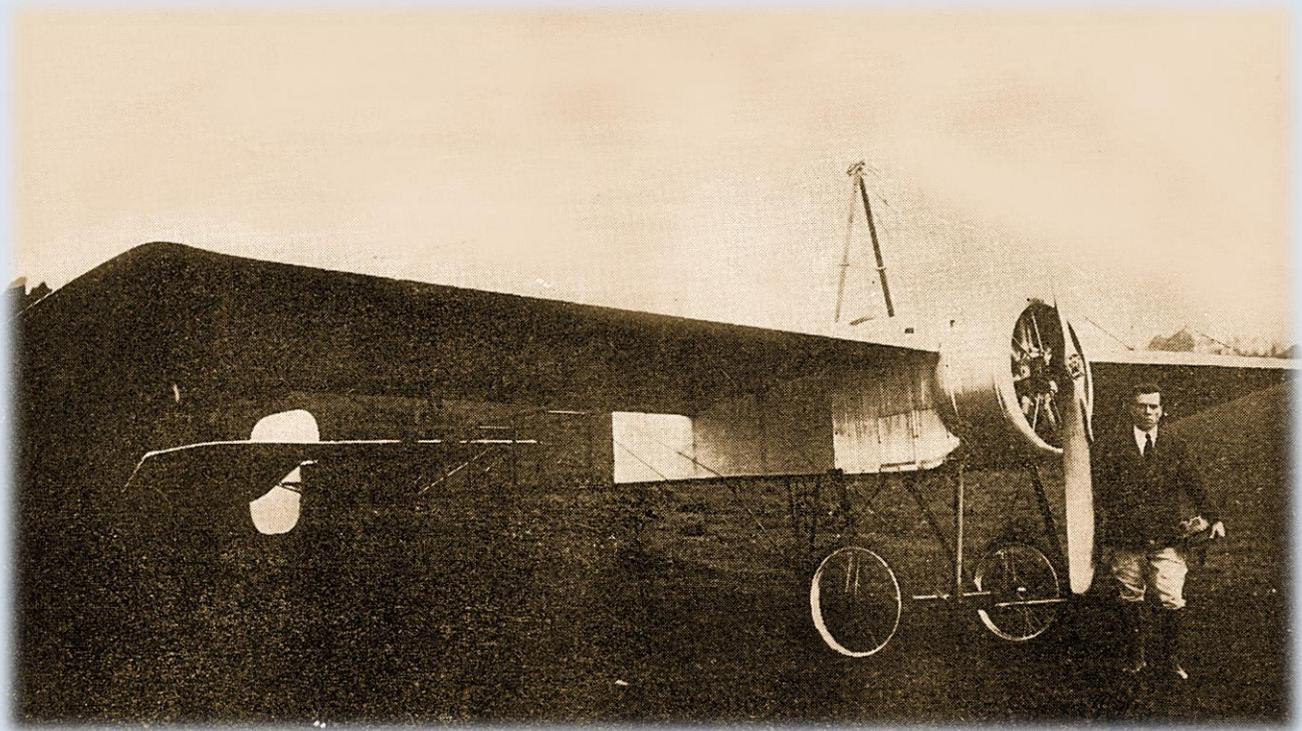
¹⁹ Nacida en Tandil, Argentina de padres franceses Sebastian Conté y Maria Loustalot.

El creer que la milicia era un correccional de conductas antisociales o desviadas, hablando de la milicia en el Servicio por Conscripción, fue un error generalizado en muchas naciones de toda la Iberoamérica, que, en estos días, tiende a repetirse.

Y así con sus adolescentes 17 años se incorpora, por fuerza de la voluntad paterna, en un buque de la Armada Argentina. Tematizando el equívoco, su padre sentenció: *“Ahora se hará hombre...”*. A pocos días de su embarque, aparece el hijo en su natal Tandil, después de haberse lanzado al mar en un madero y escapando así de su “correctivo”.

Con el correr del tiempo, el progreso de la aeronáutica lo seduce fuertemente y se traslada a Buenos Aires ingresando en la Escuela de Aviación que funcionaba en la Villa de Lugano, cuna de tantos aviadores argentinos y de otros países hermanos, tal el caso del Mayor don Eduardo Alfredo Olivero, Héroe Nacional y Numen Tutelar del Instituto que lleva su nombre.

Peyrel, tendría como Padre en Vuelo nada menos que a don Pablo Castaibert²⁰, quien descubrió en él una madera especial, viendo en ese joven tandilense, un embrión de gran aeronauta.



Posando con su “Mosquita”

Tan es así que cuando todavía no había obtenido su Brevet Internacional de Piloto Aviador Número 92, que fuera expedido por el Aeroclub Argentino, ya impartía instrucción elemental a los demás Alumnos Pilotos, obteniendo así una mayor capacidad operativa para el vuelo.

²⁰ Paul o Pablo Castaibert, piloto pionero francés y diseñador, constructor de aeronaves avecindado en Argentina

Sabemos todos que existen dos tipos de Pilotos e Instructores, cuando nos ha tocado formar a los unos y los otros, el *Ab Initio* y el *Ab Conditio*.

Peyrel estaba dentro del primer grupo por su facilidad para el aprendizaje, su familiaridad con la actividad aeronáutica y su dedicación a la misma. Pablo Castaibert le confió a su cuidado el aparato con el cual despertó admiración en los porteños y también ...suspiros en las porteñas.



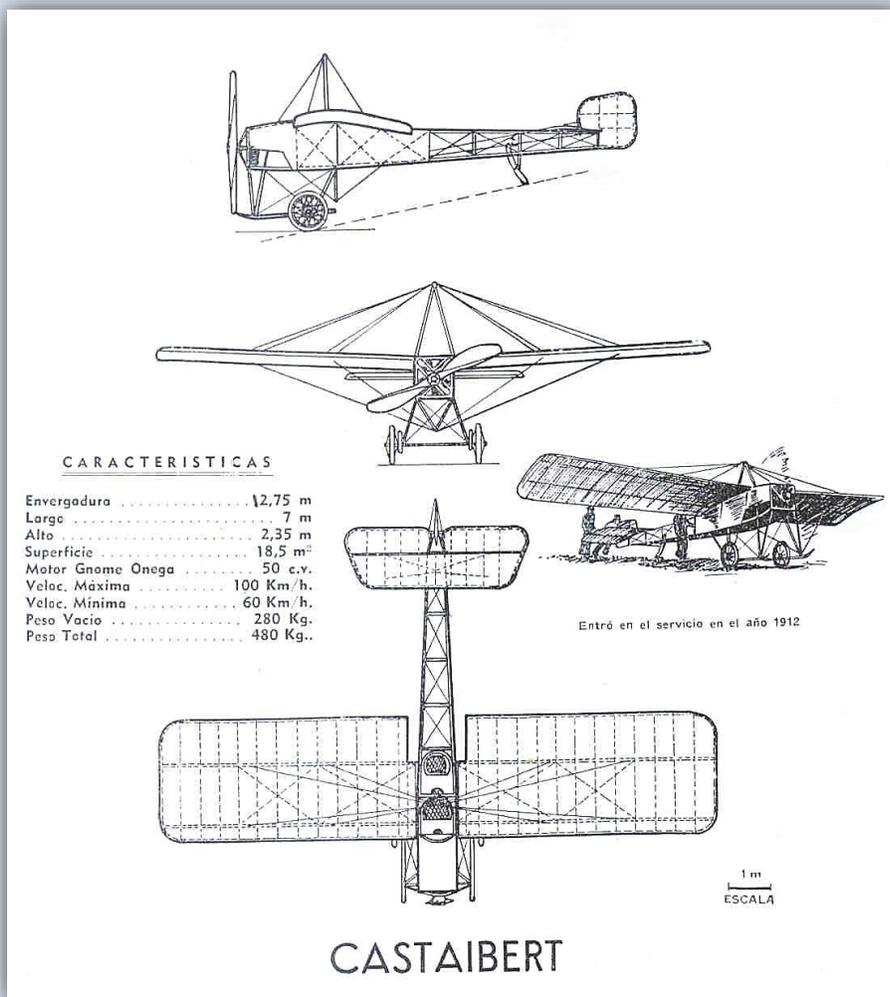
Pablo Castaibert

Fue así que, en un día de pertinaz llovizna con fuertes vientos arrachados, aún en contra de los consejos de los Instructores, Sebastián Eder Peyrel rindió su examen para brevetarse y aprobó. Era la mañana del martes 30 de noviembre del año de 1915.

86 años después fundaría, el suscripto, el mismo día de noviembre el *Instituto de Historia Aeronáutica y Espacial "Mayor Eduardo Alfredo Olivero"*, hoy llamado "*Instituto de Estudios Aeroespaciales Mayor FAA Eduardo A. Olivero*" por efecto espejo del Instituto madre, Decano en América, el Instituto Nacional Newberiano y merced de una iniciativa personal.

Circunstancia, en cuanto a fecha totalmente impensada y por cierto paradójica también. Se breveta como Piloto en un avión Castaibert 912-4²¹, construido por su ya famoso Piloto e Instructor. Aeronave en la cual se inspiraría para construir una aeronave conocida como su "Mosquita" en su Tandil natal.

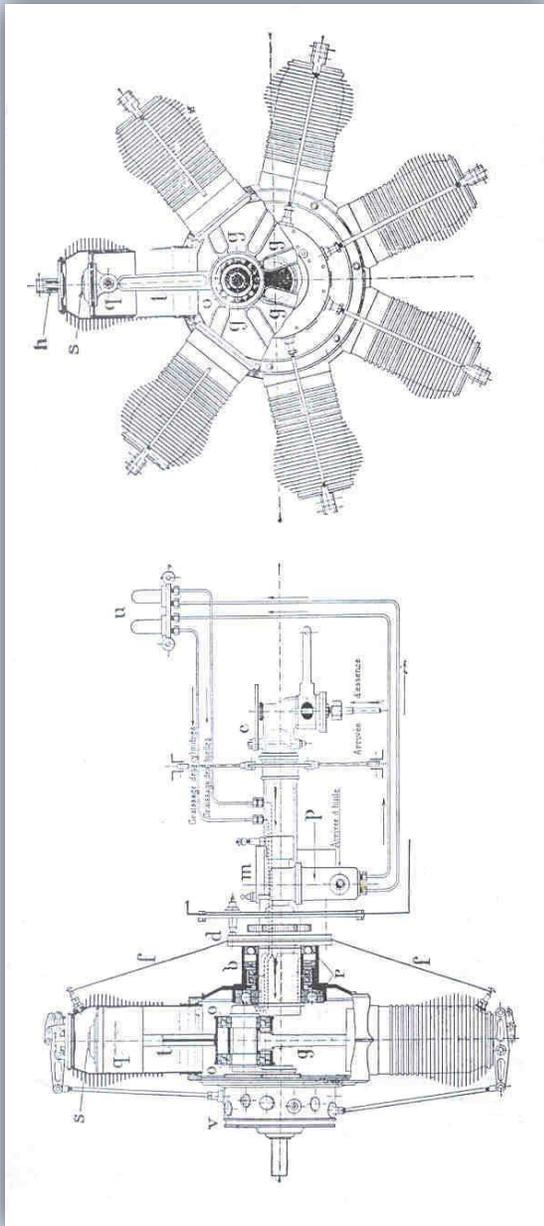
Fuente de inspiración para la construcción de la "Mosquita"



²¹ Modelo Castaibert diseñado y construido en 1912.

Comienza en la mente de Sebastián Peyrel a germinar la idea de construir un avión propio, en base a imitar uno en el cual naciera al aire como Piloto y con algunas partes y chapas que habían quedado en la ciudad, producto del accidente del emblemático piloto italiano Bartolomé Cattaneo, quien cayera en un intento de volar, allá por el 1914.

Con paciencia, con ingenio, adivinando perfiles, presintiendo empenajes, cuerdas, planta de poder, relaciones aeronáuticas en cuanto al peso y sustentación, sin túnel de viento, sin nada...sólo con tesón y visión imaginativas, propio de muchos inventores, comenzó a construir unos de los primeros aviones que volare, sino quizá el primero de la República Argentina.



Planta de poder Gnome de 50 HP

Al fuselaje, que lo fue imaginando e imitando le agregó los planos en una cuasi mezcla de perfiles. El tren de aterrizaje, fueron ruedas de bicicleta.

Sin tener noción aeronáutica alguna y mucho menos de aerodinámica, ¡un anciano carpintero le diseñó y buriló una hélice!

El entusiasmo de hacer un avión y volarlo se sobrepone a todo tipo de dudas, a todo tipo de incertidumbre: ¡el aparato habría de volar!

Se suma a este sueño uno de sus hermanos, que había realizado el servicio de conscripción en la Armada Argentina, habiéndose destacado en forma notoria por sus aptitudes marineras y de contracción al trabajo.

Tanto era lo que descolló que sus superiores jerárquicos quisieron incorporarlo a la Fuerza como personal de carrera, él prefirió volver a nuestro Tandil, al término de su servicio, a desenvolverse entre los hierros y los motores del taller mecánico que lideró.

Precisamente estos jóvenes argentinos, serán quienes diseñen y armen el avión de Sebastián, con una concepción magistral e innata, sin tener estudios de ingeniería. Y así fue que Sebastián Peyrel volaría esa aeronave, que, para la época y el lugar, había sido construida con conocimientos apriorísticos devenidos en científicos por la experiencia, y porque no decirlo, por el error corregido.

Lejos de núcleos urbanos importantes, sin auxilio de cuerpo alguno de ingenieros con los cuáles podrían haber intercambiado conocimientos e impresiones interactuando científicamente con ingenio, imitación e inventiva, lo lograron. Pero no sólo a Peyrel le cupo el honor de volar un avión totalmente construido en Tandil, fue quizás, como dijéramos uno de los primeros en el llamado “interior” de la Argentina, sino que también, en estos lares, fue el pionero de la publicidad aeronáutica a motor.

En uno de sus innumerables vuelos, el del 20 de diciembre, por ejemplo, orbitando sobre la Ciudad del Tandil, arrojó más de diez mil volantes con la inscripción que decía: *“Nueva Era, Diario de la tarde, moderno, informativo y noticioso, con servicio telegráfico y telefónico del país y del extranjero, envía un afectuoso saludo al pueblo de Tandil, por intermedio del Aviador Sebastián Peyrel, hijo de su suelo y heraldo de la prosperidad”*. A los que unían otros que presentaban lo que se detalla a continuación: *“La Tienda La Pampa Florida envía desde los aires un cordial saludo a todos sus clientes y les comunica que acaba de recibir el surtido de primavera –verano...”*

Sus hijos, no estaban exentos de ese “toque” de ser los “Hijos de...”, eran sumamente populares en la escuela, uniendo a esa popularidad la jactancia de aseverar que volaban con su Papá. Nunca más lejos de la realidad, jamás volaron con su Papá, pues nunca los llevó consigo, era consciente del peligro de la “volación” por aquellos años.

Relataban los memoriosos que una ocasión en oportunidad de precipitarse su avión en picada y no poder recobrarlo, sin maniobra o equipo que amortiguara su colisión con el suelo, cercano al mismo saltó del avión, sufriendo sólo algunas quebraduras, magullones y desgarros.

Unió así la audacia con el arrojo, incrementando el mito de su accionar aeronáutico que ya trascendía lo cotidiano, para materializarse en una leyenda, transmitida de boca en boca. Peyrel matizaba sus vuelos con paseos en una poderosa máquina para la época, una motocicleta Harley Davison con sidecar, quizás una verdadera revolución social para la época y en pueblo de provincia.

Al circular por el centro de la ciudad, más precisamente por la Plaza Independencia subía con una rueda al cordón de la vereda y circulaba a lo máximo que daba la motocicleta por el solo placer de hacerlo. Sus ocasionales tripulantes eran Carlos Heder, su hijo, que por ser el mayor era más corpulento, le servía así de contrapeso en su monstruoso aparato, aunque a veces también lo acompañaban Elena Isabel y Eduardo Sadi, sus pequeños hijos menores.

Un hecho de significación marcó una desavenencia, que, debido al corto tiempo transcurrido hasta su muerte, sólo adquiere el valor de tan solo una anécdota. En 1919, retorna Eduardo Alfredo Olivero de la Primera Guerra Mundial, junto con él, un bagaje de conocimientos y experiencia, fruto no sólo de la actuación en el conflicto, sino de largas horas de estudio e instrucción y experiencia neta de Combate en el frente.

Así las cosas, Peyrel le pide a Olivero que vuele su aparato, producto de lo que podríamos decir de la industria aeronáutica argentina y más precisamente local, tandilense. Olivero se niega en forma rotunda, manifestando *“que era una locura volar en eso...”*. Sebastián se ofende profundamente, cruzando algunas fuertes palabras y... jamás habrían de confraternizar ni tratarse, hasta el día de la su muerte que Olivero ocurre con su presencia al lugar del accidente.

He aquí una semblanza de este tandilense, que el vulgo dio en tipificar como “un loco lindo”.

Pero esta descalificación sociológica, a la luz de los tiempos transcurridos muestra lo falaz y equívoca que fue, hasta de puede afirmar que claramente injusta. Casi es una generalidad para los hombres y mujeres que abrazaron la Aviación, con amor y gran pasión, ser considerados por sus pares como *rara avis*.

Hoy nuestro Instituto lo reivindica, haciendo justicia, quizá un tiempo tarde, a más de un siglo de su muerte. Olvidado, como generalmente ocurre con los que hicieron duros caminos. Claro está que merced a él y su hermano, el país ingresó a la industria de la aviación, con medios precarios (¿quién no lo hizo así?), sin fondos financieros, aún en contra de una clara corriente de escepticismo y mediocridad de los que no creían en ellos. Es como si la Historia se volviera a repetir *ad infinitum*, cruda y realmente en nuestros días, cuando no se cuentan con las ayudas económicas o solo de comprensión intelectual para la realización de la investigación, de la concreción de proyectos.

El 26 de diciembre de 1919, este criollo, que no montaba su flete, sino su propio avión, en una tarde de sol, partió hacia los espacios celestes, enlutando por vez primera los anales de nuestra incipiente aviación tandilense.

Delante del molino Laporte se extendía un hermoso campo que lo vio llegar con disposición de efectuar el sobrevuelo de las Ferias Francas, como una de las atracciones a disfrutar. Peyrel tenía toda la intención, en el momento en que las Ferias estaban en su máximo apogeo, lanzar sobre las mismas flores con pequeños paracaídas con el color de la enseña de la España inmortal, de nuestra Patria Madre, porque las Ferias eran las españolas.

Juan Greco era su Mecánico, para la época hizo nuestra “Inspección prevuelo”, planos, ruedas, timón, empenaje, tensores, hélice, planta de poder y otros. Todo estaba asegurado, “sin novedad”. La aeronave estaba habilitada para su desplazamiento y posterior vuelo.

El Piloto hizo lo propio con la meticulosidad de los que saben y nada dejan al azar. Montó entonces su aeronave, dio motor y el despegue fue límpido, con elegancia y disciplina de vuelo. Impecable diríamos hoy. La planta de poder respondía bien y el avión comenzó a trepar francamente, en su recorrido de 250 metros, alcanzó la altura aproximada de 200 metros.

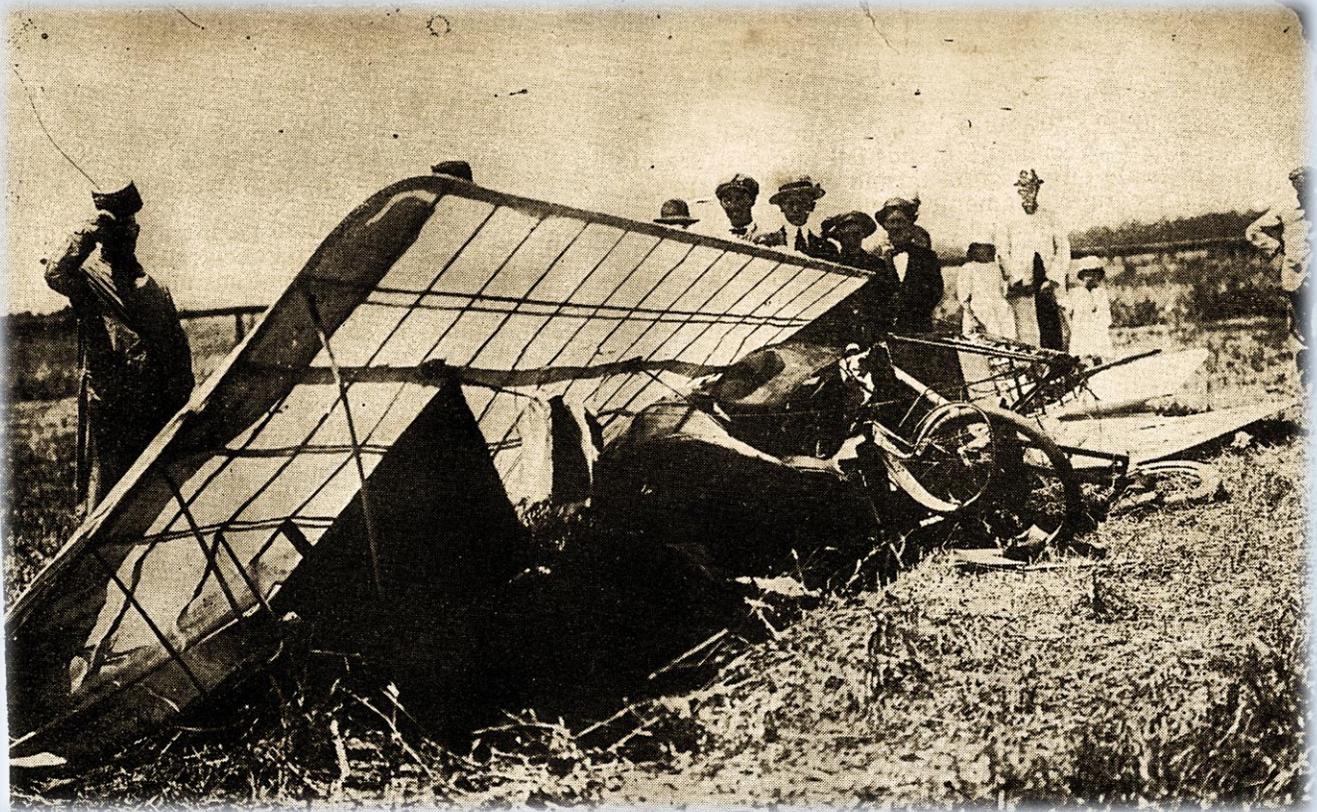
Cuando se disponía, siempre sustentado lo que aseveramos por los dichos de los ocasionales observadores aéreos, que obviamente eran legos en la materia, se disponía al recto y nivelado para orientar la proa hacia la ciudad, se inicia una pronunciada pérdida vertical al piso, no pudiendo efectuar la recobrada del avión.

En principio el público creyó que era una de las tantas acrobacias que efectuaba para cautivar y así incentivar su interés por la actividad aérea. Pero no fue así, el avión se precipitó de proa, en forma vertical, destrozándose, motivando así que gran parte de los espectadores corrieren a ver que sucedió y si de algún modo podían socorrer al bravo Piloto.

Pero no, el avión estaba despedazado, los tanques de combustible habían explotado sin incendiarse y los planos estaban plegados sobre la planta de poder.

El Aviador se encontraba entre sus restos, aún con vida, la misma se escapaba rápidamente. Una profunda herida en el pómulo izquierdo que se extendía a la barbilla y el cuello. El globo ocular estaba fuera de su órbita. Se completaba así, el cuadro desgraciado con un profundo corte en el pecho finalizando con su mano derecha también herida.

Veinte minutos después de tocar tierra, Sebastián Eder Peyrel moría. Fallecía, haciendo lo que tanto amaba, moría tripulando lo que él y su hermano, producto de su ingenio e intrepidez habían construido, uno de los primeros aviones "Hecho en Argentina".



La "Mosquita" siniestrada con el cuerpo de PEYREL aún dentro.

De esta forma caía para siempre este gaucho serrano volador. Empuñando el comando de su "Mosquita", de esa aeronave hecha con paciencia, con trabajo, equivocándose, con entusiasmo, superando todas las dificultades. Ese avión, construido casi con "materiales de circunstancia", con el que muchos, no sólo Olivero, decían que era imposible volar. Surcaba así, los tandileños cielos al impulso de su criollo argentino corazón.

Peyrel es trasladado a la Ciudad que lo vio nacer, lo cubre una mortaja blanca como las nubes que el horadaba con su "Mosquita". El Intendente Municipal de la época dispone que la Capilla Ardiente sea erigida en la Sala del Honorable Concejo Deliberante, donde toda la noche Agentes de Policía, con armas al hombro hicieron Guardia de Honor. No había Unidad Militar alguna afianzada en la Ciudad.

Se multiplican las expresiones de dolor haciéndose presente el pueblo entero del Tandil de entonces, en una manifestación de duelo inusitado pero justificado dada la inmensa popularidad que gozaba el Aviador. En el día siguiente, el féretro que se encontraba cubierto, en señal inequívoca de blasón honorífico, con la Bandera de la Patria, emprende el camino hacia el descanso eterno.

La Banda del Maestro Durazzo ejecutaba, durante el trayecto la Marcha fúnebre, expresando el sentimiento de dolor de todos los tandileños que querían y admiraban, aún bajo la insidia de la envidia, a "su aviador", a ese muchacho que encarnaba el espíritu indómito de la raza, heredado de las glorias mismas del Mío Cid.

Nunca mejor el adiós que le diera el escritor, de por aquél entonces, con verdadero cariño afectuoso don Santiago Gómez Tato:

*"Fue un genio y nunca el genio
¡Sobrevivió su obra!
Igual que innumerables colegas,
Sebastián Peyrel se ha muerto
Lleno de luz de Gloria"*

Salvador Roberto Martínez

Miembro Correspondiente en Argentina

del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes Documentales

Diario "Nueva Era" de Tandil- Provincia de Buenos Aires- Argentina

Hemeroteca de la Biblioteca "Rivadavia"-Ciudad de Tandil.

Archivo Histórico de la Municipalidad de Tandil.

Museo del Fuerte "Independencia" de la Ciudad de Tandil

Anuario de Oro del Diario "Nueva Era" de Tandil

Archivo Histórico de la Provincia de Buenos Aires- República Argentina

Archivo Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile



LÁSZLÓ DÁNIEL VICZIÁN

Un As de la aviación húngara en los cielos y campos de Chile



El joven teniente László Dániel en la cabina de su avión Messerschmitt Bf 109 G-6 del Escuadrón "Puma" de la Real Fuerza Aérea Húngara. (Junio de 1944)

László Dániel Viczián nació el 22 de noviembre de 1922 en Budapest, la aviación fue su sueño de la infancia e ingresó a la Real Fuerza Aérea Húngara (Magyar Királyi Honvéd Légierő)²² completando su entrenamiento primario en el verano de 1941 con excelentes calificaciones y debido a que le interesaban mucho las materias técnicas postuló al Instituto Experimental de Vuelo, donde se entrenó como piloto de pruebas y se convirtió en un piloto altamente calificado, fue ascendido al grado de teniente el 6 de diciembre de 1943 y sirvió en el Instituto Experimental de Vuelo hasta principios de 1944.

²² Tras la disolución de la monarquía austrohúngara en 1918, se estableció un pequeño brazo aéreo que operaba aviones supervivientes de las fábricas y escuelas de formación húngaras. Este brazo aéreo se convirtió en la Fuerza Aérea Roja de Hungría bajo la efímera República Soviética de Hungría, pero se disolvió tras su caída. Bajo el Tratado de Trianon (1920), Hungría tenía prohibido poseer aviones militares. Sin embargo, se estableció gradualmente un brazo aéreo secreto al amparo de clubes de vuelo civiles. Durante 1938 se dio a conocer la existencia del Magyar Királyi Honvéd Légierő (MKHL; Real Fuerza Aérea de Hungría). El brazo de aire se reorganizó y expandió. El 1 de enero de 1939 se independizó del ejército.

Posteriormente participó en enfrentamientos con la República Eslovaca recién establecida y en el enfrentamiento fronterizo con Rumania. En abril de 1941, se llevaron a cabo operaciones en apoyo de la invasión alemana de Yugoslavia y, el 27 de junio de 1941, Hungría declaró la guerra a la Unión Soviética. El 1 de marzo de 1942, la fuerza aérea volvió al control del ejército. En el verano de 1942 se incorporó una brigada aérea al VIII de la Luftwaffe. Fliegerkorps en el frente oriental. A partir de marzo de 1944, los bombarderos aliados comenzaron en Hungría y aumentaron progresivamente en intensidad. A fines de 1944, todos los esfuerzos se redirigieron hacia la lucha contra el avance del ejército soviético, pero fue en vano. Todos los combates en Hungría terminaron el 16 de abril de 1945.

Posteriormente en abril de 1944, después de completar su entrenamiento avanzado, se unió a la guerra aérea integrando la Escuadrilla Puma (Pumák)²³, la cual era el ala de combate de élite de la Real Fuerza Aérea Húngara y fue la más famosa y conocida de todas las unidades de combate húngaras durante la Segunda Guerra Mundial, operó contra la 15ava Fuerza Aérea de los Estados Unidos y logró su primera victoria aérea el 14 de junio de 1944, derribando un caza P-38 "Lightning", durante las siguientes tres semanas, derribó otros dos P-38, uno el 27 de junio (no confirmado) y otro el 2 de julio.



Algunos Messerschmitt Bf-109 G de la Real Fuerza Aérea Húngara salen en defensa de los masivos ataques de bombarderos aliados contra Hungría (1944)

El 30 de julio logró derribar dos bombarderos cuadrimotores B-24 "Liberator" y luego el 22 de agosto de 1944 derribó otro B-24 totalizando 19 misiones de combate y 6 victorias en contra de la Fuerza Aérea norteamericana.

Pero no siempre fue fácil, es así como en otra oportunidad, el 5 de noviembre de 1944, fue perseguido más de 30 minutos por un caza P-51 "Mustang" sobre el lago Balaton, volando muy a ras del agua de modo que el Mustang tuviese que ejecutar pequeñas montadas y perder velocidad para volver a bajar y apuntar sus ametralladoras sobre el Me-109, finalmente logró evadirlo montando en tirabuzón hacia las nubes y posteriormente aterrizó con el avión seriamente dañado por la metralla del Mustang.

²³ Este escuadrón húngaro establecido en 1938, continua su trayectoria histórica en la actual Fuerza Aérea de Hungría. La insignia de la Unidad continua llevando el siguiente lema: "*Liderados por el coraje, escoltados por la suerte*"



La cola de su avión Me-109 lleva pintado algunas de sus victorias

Posteriormente, a fines de 1944, tuvo que combatir defendiendo el espacio aéreo contra las fuerzas soviéticas, su primera victoria sobre un avión soviético fue un Lavochkin La-5 derribado en la mañana del 8 de enero de 1945, a finales de este mes también voló su quincuagésima misión de combate y más tarde, entre el 9 y el 21 de marzo de 1945, derribó otros 5 cazas soviéticos totalizando 65 misiones de combate y 11 victorias confirmadas al término de la guerra.



Avión soviético Lavochkin La-5

László Dániel volaría su última misión el 3 de abril de 1945, liderando un ataque bajo a última hora de la tarde en el cual destruyeron alrededor de 15 vehículos militares soviéticos.



El joven László Dániel Viczián junto a uno de los Messerschmitt Bf-109 G de su escuadrilla

Documentos oficiales de 1945, lo describieron como uno de los pilotos de caza húngaros más exitosos, durante todas y cada una de las 65 misiones que ejecutó se destacó por sus inteligentes tácticas de combate, su audaz valentía y su heroísmo lo que le valió obtener entre otras, las siguientes distinciones:

- ❖ Medalla "Signum Laudis" de Plata al Valor con Cinta de Guerra y Espadas
- ❖ Medalla "Signum Laudis" de Plata al Valor con Cinta de Guerra y Espadas, (Segunda concesión)
- ❖ Medalla "Signum Laudis" de bronce en cinta de guerra con espadas
- ❖ Cruz de fuego por mérito en la guerra. Categoría para combatientes
- ❖ Cruz de la Orden del Mérito de Hungría, grado de Caballero
- ❖ Cruz de Hierro alemana, Segunda clase.
- ❖ Distintivo de la Fuerza Aérea alemana, para Cazadores nocturnos. Grado de plata por más de 60 misiones.



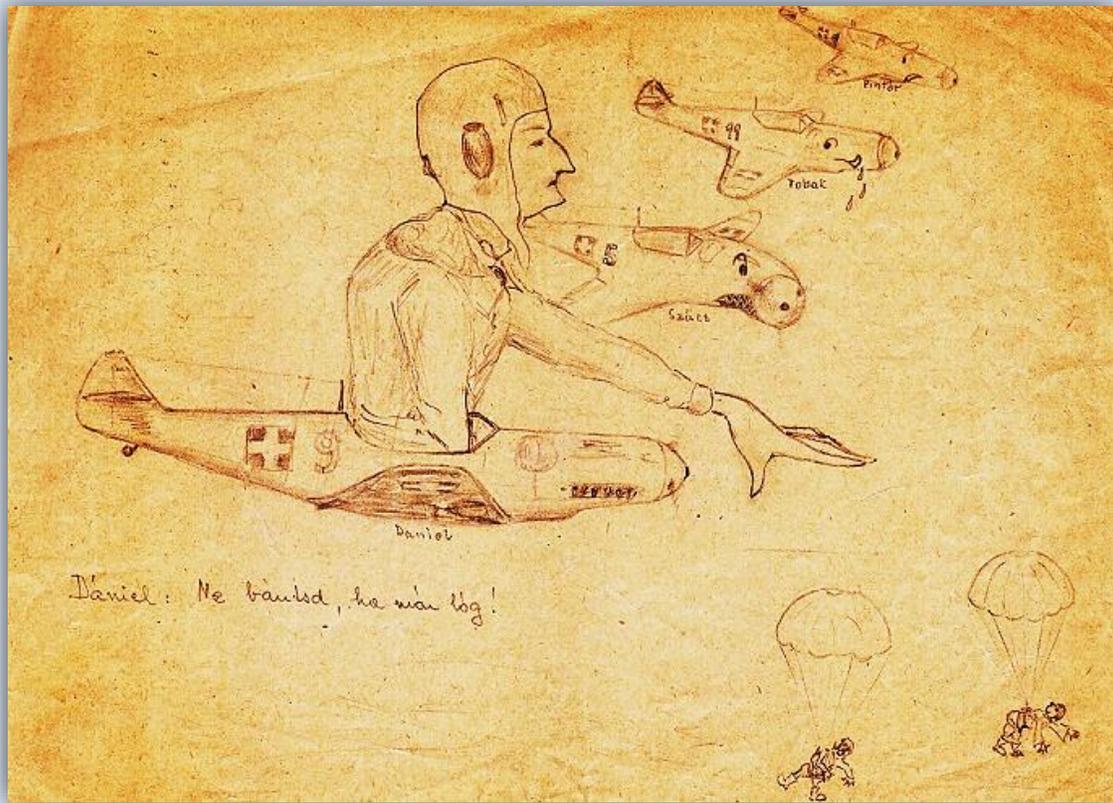
Vitrina mural con algunas de sus distinciones obtenidas durante la Segunda Guerra Mundial

1. Orden al Mérito con espadas en el grado de Caballero; 2. Medalla "Signum Laudis" por valor en bronce con espadas; 3. Medalla "Signum Laudis" por valor en plata con espadas; 4. Cruz de Fuego por mérito combatiente; 5. Condecoración alemana Cruz de Hierro en 2da. Clase; 6. Distintivo de la Fuerza Aérea alemana, para cazadores nocturnos. Grado de plata por más 60 misiones.

El teniente László Dániel, también fue conocido por su honorabilidad y respeto por el prójimo, a pesar de las circunstancias de la vida y del deber en plena guerra.

En una particular ocasión, un camarada de su escuadrilla le hizo un dibujo que lo ilustra en una situación ocurrida en una de las tantas misiones. La historia da cuenta que después que habían derribado aviones enemigos cuyos pilotos lograron saltar ilesos en paracaídas, el dio estrictas instrucciones a sus compañeros, para evitar que les dispararan mientras descendían, les dijo que el combate aéreo en condiciones iguales había terminado al derribarlos, el resto era inhumano y no era digno de un piloto.





Dibujo mencionado que confeccionara uno de sus camaradas, para distinguir y recordar su comentado sentido del honor



Alistando el Messerschmitt Bf-109 G de László Dániel antes de cumplir otra misión

Una vez terminada la guerra, su base fue capturada por las fuerzas norteamericanas y después de un corto período de cautiverio regresó a casa. Trabajó en Budapest por un corto tiempo como empleado

de banco, pero debido a la cada vez peor situación política en Hungría, pronto fue instado para buscar una nueva patria.

Por esas casualidades de la vida, decidió buscar nuevos horizontes en América, llegando a Chile en 1950, junto a su hija Mercedes de tan sólo 1 año de edad y su señora Ildiko Lammel, de quien se separaría años más tarde.

Inicialmente desarrolló diferentes actividades, entre ellas trabajó en una empresa de radioelectrónica, también en una fábrica de muebles, donde estuvo hasta aproximadamente hasta 1957. Al año siguiente, tuvo la oportunidad de revalidar su licencia de piloto para poder ingresar al rubro de aviación.

A fines de esta década, conoció a una bella chilena, Rosita Fuenzalida Molina, con quien pronto se casó y tuvieron una descendencia de tres hijos: László²⁴, Christian y Peter Dániel.

De carácter muy alegre, solidario y confiable, se distinguió como instructor de vuelo en el Club Aéreo de Santiago y luego también como piloto fumigador, como también de incendios forestales, actividad que realizó hasta pasado los 80 años, acumulando un total de más de 17.000 horas de vuelo.

Un evento ocurrido en febrero de 1974, durante la temporada de incendios forestales, testimonia fielmente la clase de hombre que era. La anécdota sucede cuando retornaba al aeródromo Rodelillo en su avión Cessna 300 AGwagon cargado con agua, de pronto vio humo y fuego en las entonces instalaciones de la Base Aeronaval en "El Belloto".



Dániel desempeñando sus tareas como piloto en la empresa Alas Agrícolas S.A.

²⁴ László Alberto ingresó a la Escuela de Aviación "Capitán Manuel Ávalos Prado" en febrero de 1976, integrando la Escuadrilla Águilas y egresó como Subteniente en el escalafón de Ingeniería Aeronáutica en diciembre de 1978. Se tituló como Ingeniero Aeronáutico en 1985.

Se trataba de uno de los edificios de la base que se estaba incendiando, László Dániel sin pensarlo dos veces, coordinó por radio y efectuó un lanzamiento de agua con el avión apagando el incendio. Por este oportuno acto solidario de gran humanidad y camaradería, recibiría posteriormente, una carta de agradecimiento del comandante de la Base Aeronaval.



László Dániel desempeñando tareas de extinción de incendios forestales

En septiembre de 1998, László Dániel fue nombrado Vitéz (Caballero) de la Orden de Vitezi de Hungría y hace pocas semanas atrás, esta misma Orden, le había conferido la Medalla al Mérito por sus acciones durante la guerra, distinción que no pudo recibir en vida y que fuera otorgada póstumamente.

Lamentablemente, a tan solo un día de cumplir sus 98 años de edad, László Dániel falleció en Santiago, el 21 de noviembre de 2020. Sus funerales fueron celebrados al día siguiente en el Parque del Recuerdo.

László Alberto Dániel Fuenzalida



Bibliografía:

Apuntes del autor

Történelmi Vitézi Rend. http://www.vitezirend.hu/index_2.htm

Stenge, Csaba B. *Forgotten Heroes: Aces of the Royal Hungarian Air Force in the Second World War.* Junio 2019

The Hungarian Vitéz Order. <http://www.austro-hungarian-army.co.uk/vitez.html>

Funerales del Sr. László Dániel Viczián. <https://parquedelrecuerdo.cl/app/obituario/index.php>

Archivos del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

INAUGURACIÓN PISTA DE ATERRIZAJE NUEVA BASE AERONAVAL



Aterrizaje de las primeras aeronaves, tres aviones Pilatus PC-7, durante la ceremonia de inauguración de la pista de aterrizaje de la Base Aeronaval "Viña del Mar", 19 de diciembre de 1987.

A principios de la década de los ochenta del siglo pasado, las limitaciones de la pista de la Base Aeronaval "El Belloto" y la imposibilidad de ampliarla o corregir sus defectos por el desarrollo urbano sufrido en las comunas de Quilpué y Villa Alemana por la configuración y topografía del terreno, obligaron a la búsqueda de un nuevo emplazamiento.

Se estudiaron varias opciones, entre ellas, la de trasladarla al Aeropuerto de Carriel Sur en la comuna de Concepción. Ésta fue desestimada porque equivalía a retrotraer la situación a cuando la Aviación Naval no tenía autonomía suficiente para sus propias operaciones de vuelo por estar emplazada en terrenos donde funcionaba un aeródromo controlado por la Dirección General de Aeronáutica Civil.

El segundo inconveniente del traslado a Concepción era el alejamiento del puerto base de la Escuadra Nacional, teniendo presente que la mayor parte de los medios aeronavales están asignados permanentemente a ese mando operativo, que gran parte del año realiza su entrenamiento en la zona central y norte del país, y finalmente porque en vez de acercar la infraestructura de apoyo al Poder Naval hacia el Norte, zona que presentaba históricamente una de nuestras hipótesis de conflicto, nos estábamos alejando hacia el sur.

Las excelentes relaciones entre todas las ramas de las Fuerzas Armadas, significó que la Fuerza Aérea de Chile, a través de su Comandante en Jefe, le ofreciera a la Armada el traspaso, bajo términos de venta, la Base Aérea de Quintero, opción que resultaba atractiva, pero luego de analizar una serie de aspectos técnicos, (largo y orientación de la pista, condiciones de clima salino, etc.), esta nueva opción también se desechó.

Finalmente, el 31 de octubre de 1986, por Memorándum N° 4742/1, el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don José Toribio Merino Castro, dispuso anular el Proyecto "QUELTEHUE", relacionado con el traslado de la Aviación Naval a Carriel Sur, y archivar los antecedentes en su actual estado de tramitación.

Dentro del difícil relieve geográfico del sector costero de la Quinta Región, había que encontrar terrenos que no hicieran necesario obras de gran magnitud y costo considerable para construir una pista consecuente con las necesidades del material de vuelo de la Aviación Naval. Luego de un extenso y prolijo análisis de los terrenos aptos, estudio en el cual tuvo una activa participación el Vicealmirante don Hernán Rivera Calderón, volando como piloto de un helicóptero Alouette SH-9 en la búsqueda de las mejores planicies. Finalmente, estos se encontraron en lo que hoy es la comuna de Concón.

Los terrenos en cuestión eran de propiedad de la Empresa Nacional del Petróleo, ENAP, y servían como extensión de seguridad, "corta fuego", a las instalaciones de la Refinería de Concón. Amén de lo anterior, por la mitad de los terrenos aptos para diseñar la única pista posible con orientación general norte-sur, pasaba la ruta CH-60, y por la zona norte próxima al cabezal se situaba un tendido eléctrico con torres de alta tensión de ENDESA.

En base a un anteproyecto preliminar elaborado por el Servicio de Obras y Construcciones de la Armada, SOCA, se contactó oficialmente a ENAP para solicitar la eventual venta de los terrenos a la Armada. La respuesta de la Gerencia de ENAP Concón fue muy positiva por cuanto considerando el empleo que la Armada le asignaría a los terrenos, se satisfaría a un alto nivel el resguardo de seguridad contra incendio de los predios involucrados. El precio de venta resultaba muy conveniente para la Armada, pero se requería la aprobación del Directorio de ENAP Concón y eventualmente del Ministerio de Minería para concretar la venta.

Luego de una serie de gestiones realizadas por el comandante de la Aviación Naval de la época, Contraalmirante don Hernán Rivera Calderón, mediante las cuales se logró la aprobación oficial de la venta, los mencionados terrenos pasaron a ser propiedad de la Armada de Chile.

De acuerdo a lo anterior, el 5 de noviembre de 1986, por Memorándum N° 4712/9, la Dirección General de los Servicios de la Armada, se informó que el Comandante en Jefe de la Armada aprobó la ejecución del Plan "IMPERIAL", para diseñar y construir una Base Aeronaval en el sector de Concón, para la operación de los medios de la Aviación Naval, en reemplazo de la Base Aeronaval "El Belloto".

Es importante notar que todo este proceso lo realizó la Armada de Chile con la autorización expresa de la Dirección General de Aeronáutica Civil, D.G.A.C., dependiente de la Fuerza Aérea de Chile, por acuerdo entre las Instituciones a los respectivos más altos niveles.

Al año siguiente, el 19 de diciembre de 1987, se inauguraba la pista de la nueva Base Aeronaval “Viña del Mar”, ceremonia que contó con la presencia del Comandante en Jefe de la Armada, Almirante José Toribio Merino Castro y del Jefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Hernán Rivera Calderón, quienes arribaron en uno de los tres Pilatus PC-7, aeronaves que fueron las primeras en aterrizar en esta nueva pista.



El Vicealmirante don Hernán Rivera Calderón llevando como pasajero al Comandante en Jefe de la Armada Almirante don José Toribio Merino Castro, durante la ceremonia de inauguración de la pista de aterrizaje de la Base Aeronaval “Viña del Mar”, 19 de diciembre de 1987

Al Vicealmirante Rivera, que había sido varias veces comandante de la Aviación Naval, le recayó la alta distinción de ser el principal impulsor en la construcción de esta magnífica obra, para lo cual contó con la entusiasta colaboración del Vicealmirante don Claudio Aguayo Herrera.



Ceremonia de inauguración de la pista de aterrizaje en la Base Aeronaval “Viña del Mar”, presidida por el Comandante en Jefe de la Armada de la época, Almirante don José Toribio Merino Castro, 19 de diciembre de 1987.

Los aviones Pilatus PC-7 y sus dotaciones de vuelo, que participaron en la inauguración de la pista de la nueva Base Aeronaval, estuvo constituida de acuerdo al siguiente detalle:

- ❖ Naval 217: fue piloteado por el Jefe del Estado Mayor de la Armada de la época el Vicealmirante don Hernán Rivera Calderón llevando de pasajero al Comandante en Jefe de la Armada, Almirante don José Toribio Merino Castro.
- ❖ Naval 216: Capitán de Corbeta don Eugenio Arellano Palma.
- ❖ Naval 211: Teniente Primero don Fernando Rojas Guembes.

Posteriormente, con ocasión de los actos conmemorativos de celebración de un nuevo aniversario de la Aviación Naval, el 16 de marzo de 1989 se inauguró oficialmente la nueva y moderna Base Aeronaval Viña del Mar.

El 13 de septiembre de 1991, y al haberse completado el traslado de todas las unidades y reparticiones, fue despedida en forma solemne la ex Base Aeronaval de El Belloto, motivo de tantos recuerdos y orgullo para quienes alguna vez fuimos parte de su brillante dotación.

En este 2020, a treinta y tres años de la habilitación e inauguración de esta nueva Base y pista, dedico algunas líneas para recordar con muestras de admiración y respeto, al Vicealmirante don Hernán Rivera Calderón, uno de los más tenaces impulsores en el desarrollo y modernización en que se encuentran las actuales dependencias de la Aviación Naval en Concón, como también para señalar que esta base, cambiaría de denominación a partir del 1 de enero de 2015, llamándose desde esta fecha “Base Aeronaval Concón”.



Acceso principal de la actual Base Aeronaval Concón

Finalmente, tres meses después, el 16 de marzo de ese año, tuvo lugar la ceremonia del 92° aniversario de la especialidad de Aviación Naval, donde tras un solemne acto presidido por el Comandante en Jefe de la Armada, Almirante Enrique Larrañaga Martín, en compañía del Comandante de la Aviación Naval, Comodoro Juan Carlos Pons Jara, y con la especial asistencia del alcalde de Concón, señor Oscar Sumonte González, se oficializó el cambio de nombre y se hizo la entrega de un Nuevo Estandarte por parte de la comunidad.



*El Almirante Enrique Larrañaga y el señor Oscar Sumonte González, Alcalde de Concón, firman el documento con el que se oficializa el cambio de nombre de la Base Aeronaval “Viña del Mar” por el de “Base Aeronaval Concón”.
(Gentileza de Claudio Cáceres Godoy)*

Carlos Saldivia Rojas

Suboficial Mayor Naval (R)
Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Fuentes consultadas:

Archivo Histórico de la Comandancia de la Aviación Naval.
Entrevista al Vicealmirante don Claudio Aguayo Herrera
Archivo del autor.



VII. AVIONES CON HISTORIA



*El primer ejemplar de Comp Air en Chile, durante su etapa de armado en Tobalaba.
(Fotografía: Sr. William Olave Solís.)*

Comp Air, avión experimental en Chile

La compañía aeronáutica norteamericana Comp Air Inc., fue fundada como Aerocomp Inc. en 1987 por los socios Steve Young y Ron Lueck, en Merrit Island, Florida, Estados Unidos.

En un principio, la empresa se dedicaba a la fabricación de flotadores para hidroaviones, utilizando materiales compuestos. Luego se aventuró en la construcción de aviones experimentales de material ligero, comercializándolos en forma de kits para armar en el hogar.

Sus primeros modelos fueron aeronaves de tres plazas, el primero de ellos denominado Comp Air 3. Hoy trabajan en la certificación FAA del modelo Comp Air 12.

En el año 2004, la compañía se aventuró en el diseño y construcción de su primera aeronave a reacción, el Comp Air 12. El avión está construido con fibra de carbono y estará propulsado por un motor ucraniano Ivchenko AI-25, u otras turbinas alternativas como Pratt & Whitney, o Williams International Agilis.

Hoy Comp Air fabrica kits de una familia de diferentes modelos, que varían en tamaños y capacidades, dotados de motores de 180 a 1.800 HP, y con velocidades de crucero que alcanzan desde 175 a 400 mph TAS.

A nuestro país, han arribado tres aeronaves de distintos modelos, que detallamos sus características.

Modelo CA-7



*Luciendo vistosos colores CA-7 en Florida, EEUU.
(Fotografía: Pete Webber – Air Britain Photographic Images Collection)*

El Comp Air 7 Turbine se adapta a los pilotos que buscan un avión que combine un rendimiento puro con una robusta utilidad. Este es el avión para pilotos que quieren volar agresivamente y también realizar un agradable vuelo a campo traviesa.

La turbina Comp Air 7 no tiene rival en su clase por su velocidad, capacidad de ascenso y facilidad de manejo. La nariz larga lo dice todo, el potente y robusto motor de turbina Walter 601 de fabricación checa mueve una hélice AVIA de tres palas. Diseñado originalmente para las exigentes condiciones de las operaciones comerciales en Siberia y la selva rusa, el Walter es un motor que está construido para durar, con un mantenimiento mínimo.

El motor turbohélice Walter produce fácilmente el equivalente a 657 HP, y convierte al Comp Air 7 en un avión con capacidades que dejan satisfechos a los pilotos de combate, también capitanes de aerolíneas y pilotos exigentes.

Modelo CA-8



También puede ser equipado con flotadores el CA-8.
Fotografía: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Aerocomp>

Este modelo tiene 31 y medio pies de largo, siendo 2 pies más grande que el modelo CA-7. También está impulsado por una turbina Walter 601, que desarrolla 225 mph a 21 mil pies de altura.

Puede transportar seis pasajeros adultos más dos niños o en su defecto, más carga útil. Tiene 237 pies cuadrados de superficie alar, lo que le permite cargar un peso bruto de 4.800 libras.

Las alas cónicas para un vuelo de crucero más rápido, el sector de cola y el fuselaje especialmente reforzado (fibra de carbono) se incluyen como característica estándar.

El Comp Air 8 cuenta con una cabina de 46 "de ancho (hasta 52" opcional), controles 100% de masa balanceada para velocidades de crucero altas. Tiene superficies de cola de gran tamaño para mayor estabilidad y control, incluye un parabrisas eficiente y ópticamente corregido. Un tren de aterrizaje empotrado y puertas termopaneas empotradas.

La capacidad total de combustible la determina el cliente, teniendo la opción de solicitar se le instalen tanques de combustible capaces de transportar hasta 180 galones.

Modelo CA-10XL



Fotografía: <https://airplanesusa.com/?planes=comp-air-10xl-2>

El Comp Air 10 es la versión más moderna de la fábrica, y es un avión de construcción totalmente compuesta y puede ser configurado en versiones de trenes de aterrizaje tipo triciclo, rueda de cola o flotador.

Equipado con un motor turbohélice Walter M601D de 657 hp, le permite realizar despegues cortos con ocho pasajeros y full combustible. Una vez en el aire puede ascender a 2000 pies por minuto (90-95 mph) o en crucero a una velocidad de 1500 pies por minuto (120-130 mph).

Al nivelarse en vuelo de crucero, el Comp Air 10 mantendrá sin esfuerzo velocidades entre 175 y 200 mph TAS. Puede transportar hasta 3000 libras de carga útil, en el espacio del equipaje.

Aviones Comp Air en Chile:

Solamente tres aeronaves de esta compañía estadounidense, han operado en Chile. Las tres en operaciones de transporte y lanzamiento de paracaidistas. En la actualidad, solo dos se encuentran en vuelo.

CC-PJE (s/n° 001) Operado por Sustentación S.A. Modelo CA-7



*Luciendo su vistosa pintura el CA-7 matrícula CC-PJE listo para su primer vuelo en SCTB.
(Fotografía: Sr. William Olave Solís.)*

De acuerdo al Registro Nacional de Aeronaves, de la DGAC, aparece registrado en agosto del 2007, por Sustentación S.A. Fue armado en dependencias del aeródromo Eulogio Sánchez de Tobalaba.

Resultado completamente destruido en el accidente del día 3 de noviembre de 2007, cuando realizaban prácticas de salto de paracaidistas desde el aeródromo de Chiñihue, Melipilla. A bordo viajaban seis paracaidistas y el piloto. Todos lograron saltar cuando el avión comenzó a caer.

Hasta el año 2013 continuaba vigente el registro, hoy está cancelado. El Informe del accidente N°1454 de la DGAC, responsabiliza la poca experiencia del piloto en el avión, ya que no identificó la entrada en stall, al no cumplirse con el plano de distribución y orden de salida de los paracaidistas. En las siguientes fotografías sacadas del video adjunto, se ven dos de los dramáticos momentos del accidente.



<https://www.youtube.com/watch?v=VRYOWniR6uU> (Haga click sobre el icono o link para activar la película)



CC-PLN (s/n° 98190) Operado por Sustentación S.A. Modelo CA-8



*Fotografiado el 28 de agosto del año 2016 en Chiñigüe, el avión operado por Skydive Andes.
(Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.)*

Inscrito en el RNA de la DGAC como LANGSTON C RAYMOND III, corresponde a un Comp Air 8, ex matrícula N614CA. Registrado en Chile 15 de abril de 2008 a nombre de Sustentación S.A. Llega para reemplazar al anterior CA-7 perdido en el accidente del 3 de noviembre de 2007. Su registro continúa vigente al día de hoy. Opera desde el aeródromo de Chiñigüe en Melipilla, con Skydive Andes.

CC-AMN (s/n° 0110264XL) Operado por Club Aéreo Air Skydive. Modelo CA-10XL



*Con un extraño color, el CA-10 operando desde el aeródromo de Curacaví por Club Aéreo Air Skydive.
(Fotografía: Sr. Claudio Cáceres Godoy.)*

Ex registro N456AF, matriculado el 14 de abril de 2014 en la DGAC. Inicialmente como Paracaidismo Chile SPA, para luego mudar a Club Aéreo Air Skydive, con los mismos propietarios y explotadores. Esta aeronave se encuentra registrada como marca J Wilson y B Payne modelo CA-10.



El CA-10 con su matrícula N456AF original de USA. (Fotografía: <https://www.aircraft.com>)

Claudio Cáceres Godoy

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía

http://aerocompinc.com/ahttps://en.wikipedia.org/wiki/Comp_Airplanes/index.htm
https://en.wikipedia.org/wiki/Comp_Air_Jet
<https://www.facebook.com/CompAir/>

Colaboración y Agradecimientos

Sr. Erwin Cubillos Salazar
Sr. William Olave Solís

VIII. SABÍA USTED?

... que el 12 de diciembre de 1940, se celebró por primera vez en el país el "Día de la Aviación", fecha fijada en homenaje al aniversario de la primera travesía aérea de los Andes por su parte más alta efectuada por el teniente don Dagoberto Godoy Fuentealba, en 1918 ?



Fotografía que ilustra el reportaje, "Día de la Aviación" en la Revista Chile Aéreo, noviembre diciembre de 1940

DÍA DE LA AVIACIÓN

Hace 80 años atrás, una nota del diario El Mercurio del jueves 12 de diciembre de 1940, daba cuenta sobre la fijación del día *12 de diciembre* como la fecha oficial de la Aviación, con el objeto de sintetizar en ella sus glorias pasadas y el impulso de progreso que la distingue y que la habrá de distinguir, evocando en esta fecha los días heroicos de esta arma, en que unos cuantos *pioneers* emulaban en la obtención de difíciles metas en su carrera.

Desde luego fue el 12 de diciembre la fecha escogida, día en que Dagoberto Godoy Fuentealba cruzara los Andes para demostrar que era posible vuelo de la magnitud sin contar demasiado con la fuerza ascensional de las máquinas de que entonces se disponía, y para probar que más que la potencia del aparato importaba el coraje del piloto.

De entonces, cambiaron muchos de los conceptos de navegación aérea, equipo de vuelo y otros muchos aspectos mecánicos y científicos que existían sobre la aviación, quedando en pie que de una buena promoción de aviadores, había derecho a esperar para el país muchas páginas brillantes, así en la paz como en la guerra.

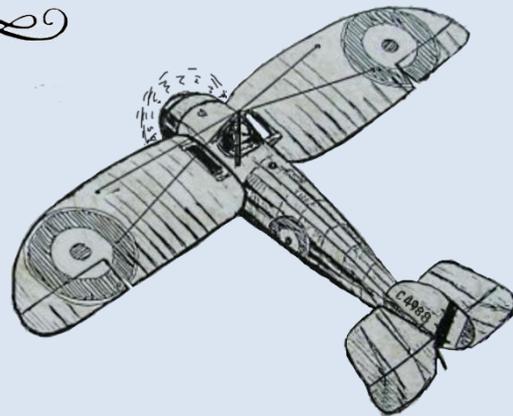
El estado de nuestra aviación se encontraba por desdicha lejos de realizar los ideales mínimos que hoy rigen en la materia, y la experiencia de la guerra que recién se había librado en Europa, establecería prueba con máxima evidencia.

No sólo se trataba de que en el dominio del aire, no sean sólo los pilotos militares los que puedan disponer de las comodidades necesarias para adquirir el aprendizaje indispensable a los vuelos, sino que a ellos se agregaran también todos aquellos civiles que muestren condiciones físicas compatibles con el vuelo, y que, en fin, revelaran ser dignos de incorporarse al futuro de la conectividad aérea.

La historia nos demostró que teníamos excelentes pilotos, sin duda, pero falta en general de una mentalidad aérea en que ellos debían y aún hoy deben en descansar y de la cual son, en cierto modo, emisarios encargados de llevar a la práctica, en los aires, las instrucciones emanadas de los centros de comando.

La celebración periódica del *Día de la Aviación* que con posterioridad fue denominada “Día de la Aeronáutica Nacional”, que este año de 1940 comenzó bajo felices auspicios, condujo no sólo a Chile y a la Argentina, naciones que estaban ahora hermanadas por las altas cumbres pues, a la preparación y a la difusión de principios de hermandad confiada a las alas de los aeroplanos, sino que al establecer nuevas rutas de desarrollo para el cono sudamericano.

Las lecciones objetivas de este memorable vuelo de Godoy llamado a consagrar la unión de los pueblos por la vía aérea, preveía tempranamente la importancia irremplazable, que con el tiempo se habría de asignar al definitivo papel de la aviación, en la conectividad y desarrollo de los pueblos en cada una de sus derivadas.



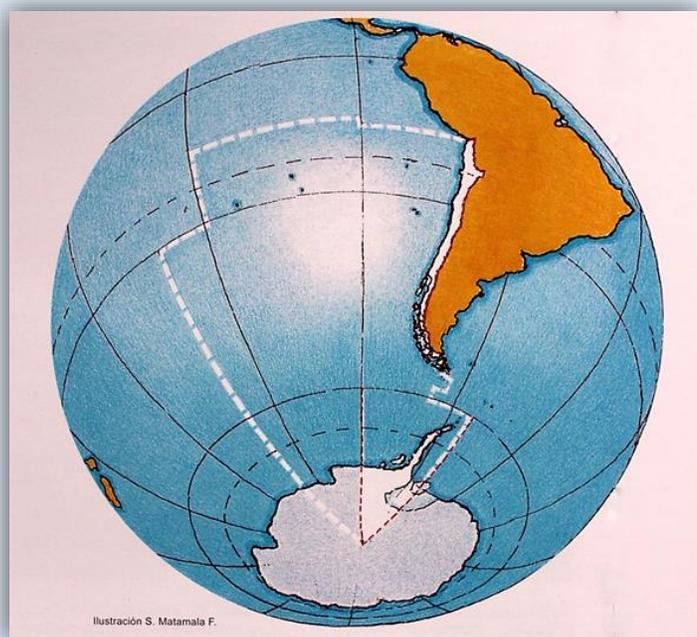
IX. EL MONUMENTO DEL MES

El monumento que falta y que Quintero se merece

La calle Baquedano en Quintero termina en el mirador de Punta Liles, sobre un acantilado en el que se encuentra la Cueva del Pirata cuyo acceso es vigilado por un pirata de tres metros de altura en hierro forjado, que mira desde su propia cofa hacia el horizonte marino, hecha por el escultor metalúrgico Dionel Salinas Rebolledo en 2014.

Una placa instalada junto al corsario recuerda el paso por aquella bahía de los piratas británicos Sir Francis Drake, John Richard Hawking, Thomas Cavendish y el holandés Joris van Spilbergen, dejando tras de sí una la leyenda de tesoros ocultos en la legendaria Cueva del Pirata. Es necesario descender por las escalinatas del acantilado hasta la misteriosa cueva.

Mirando al pirata de hierro escudriñando con su catalejo los lejanos espacios marinos, me pregunto si sabrá que se encuentra en el punto exacto desde el cual otros navíos zarparon para construir y conquistar los espacios aéreos oceánicos de Chile.



El pirata el escultor Dionel Salinas R. mira la inmensidad del espacio aéreo oceánico de Chile

La escalinata nos lleva a una pared de roca natural que por algún tiempo cobijó los rostros de personajes como Juan Pablo II, Pablo Neruda, Sor Teresa de Calcuta, Gabriela Mistral y Albert Einstein, pero que terminó vandalizado con consignas políticas y grafitis ordinarios. Sin embargo, el 2015 el paredón fue intervenido con un gran mural titulado *"La Cueva del Pirata. Reviviendo la historia de Quintero"*, consistente en un fondo negro sobre el cual fueron pintados en blanco los retratos de varios personajes de la historia local como lo fueron Charles Darwin, Lidia Iratchet, Mercedes Oporto, san Luis Orione, Francisco Coloane, Luis Tello, Icha Tapia, Mary Graham, Lord Thomas Cochrane, Tomás Flemming, Benjamín Vicuña Mackenna, Carlos Núñez o "El Chama" y en el inicio, en el extremo izquierdo los

retratos de Horacio Barrientos y Roberto Parragué, sobre el OA-10A N°405 amarizando frente a un moai de Rapa Nui.



El mural "La Cueva del Pirata. Reviviendo la historia de Quintero", obra de Luis Osorio, Francesco Achiardi y Joshua Cadima



Detalle del mural que muestra los rostros de Horacio Barrientos Cofré, Roberto Parragué Singer el amarizaje del OA-10A N°405 frente a un moai de Rapa Nui.

La obra de Luis Osorio, Francceso Achiardi y Joshua Cadima fue inaugurada el jueves 26 de marzo de 2015 por el alcalde Mauricio Carrasco, ante la presencia de familiares de los inmortalizados en la pintura, autoridades civiles y militares de la comuna y de los particulares y comerciantes que la auspiciaron.

“Este mural me da una felicidad como quinterano, por eso quiero agradecer públicamente esta iniciativa que tuvo Luis, Francceso y Joshua de poder recuperar este espacio, que estaba muy rayado. El resultado de su trabajo fue un tremendo mural. Y el valor agregado es que esta iniciativa nació de los quinteranos”, expresó Mauricio Carrasco.

Por su parte, Luis Osorio, manifestó que el mural se ha pintado para *“engrandecer nuestro balneario. Sin dejar de lado el agradecer a la gente que nos colaboró y que siempre estuvo con nosotros como el municipio de Quintero. Nosotros somos sólo el puente de hacer cosas hermosas por la comuna, por el arte, la cultura y por el turismo”*.



La roca del agradecimiento de los artistas a los que se suman los del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile a todos quienes hicieron posible esta obra.

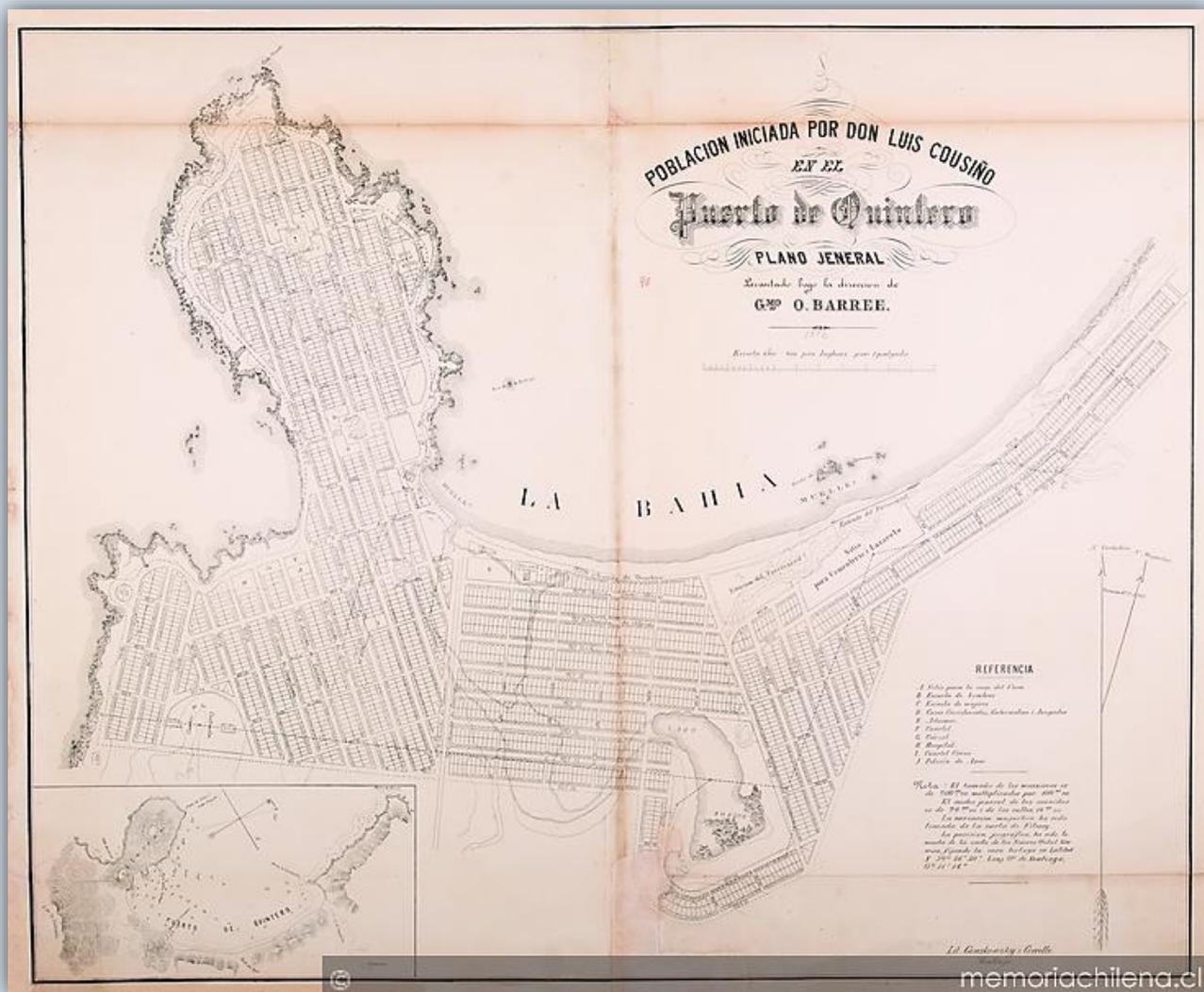
De regreso al centro de la ciudad camino por la calle P. Gregorio Arrieta Oroz, llamada así en recuerdo del primer párroco de Quintero y primer capellán de la Base Aérea de Quintero. La calle termina enmarcando la plaza de armas al formar esquina con la calle Piloto Alcayaga, que también termina allí, bautizada en homenaje al Piloto 1° Agustín Alcayaga J., quien fuera el primer aviador naval que saltó en un paracaídas el 11 de noviembre de 1924 sobre la bahía de Valparaíso, e instructor de hidroaviones en la antigua base aeronaval de Las Torpederas en la que fallecería producto de un trágico accidente el 25 de mayo de 1926.



Placa en recuerdo del Presbítero Gregorio Arrieta Oroz instalada en uno de los muros del templo parroquial Santa Filomena en Quintero.

Más allá de la mencionada esquina se extiende la playa Loncura, meta del primer raid aeronaval efectuado en febrero de 1922 por tres hidroaviones Short 184, los que usaron la extensa playa como varadero y base transitoria para la también primera campaña de verano de la Aviación Naval y la Base Aérea de Quintero.

Construida promediando la década de 1920 en un paño de terreno donado por doña María Luisa Sebiré de Cousiño con este propósito, uno de cuyos hangares, el más antiguo, que data de 1927 se encuentra al otro lado del muro perimetral del recinto aéreo, que corre de sur a norte a lo largo de Piloto Alcayaga.



Plano original de Quintero (Fuente: www.memoriachilena.cl)

En el costado sur de la plaza una casona de noble arquitectura alberga al Casino de Oficiales de la Base Aérea mientras que en el costado norte se encuentra la Caleta de Pescadores El Manzano.

En el muro de la galería del primer piso del edificio perteneciente a la Caleta que da a la calle Gregorio Arrieta, el muralista Guillermo Valdivia pintó uno denominado “Belle Époque”, en el que al igual que el de la Cueva del Pirata destaca a personajes y momentos históricos de Quintero, incluyendo un poster de la Air France imaginado por el artista en virtud que alguien de la familia Cousiño encontraba un parecido con la Riviera francesa.

Junto al poster que le da el título a la obra, el retrato del Capitán de Bandada Roberto Parragué Singer y la insignia del Ala N°2, bajo un moai y el Consolidated OA-10 Catalina N° 405, Manutara.



El mural de 15 metros de largo y tres de alto financiado por la Empresa Portuaria de Valparaíso fue inaugurado el 11 de diciembre de 2015 en un acto presidido por el intendente regional Gabriel Aldoney, el alcalde Mauricio Carrasco, parlamentarios de la zona y los hombres de mar, liderados por el dirigente Gerardo Muñoz que se sumaron a los festejos de los 150 años de la comuna con este “regalo al puerto mayor de Quintero”.



Mural en la Caleta El Manzano, obra del muralista Guillermo Valdivia

El intendente Aldoney destacó el significado cultural del acto por provenir de los pescadores artesanales, cuya actividad pertenece al patrimonio de la región, quienes entregaban un ejemplo al inaugurar el mural que refleja la historia de Quintero.

Valdivia tiene razón al juntar la insignia institucional con el hombre así como en la Cueva del Pirata, Luis Osorio, Franciso Achiardi y Joshua Cadima conectaron al hombre con la máquina. La trilogía Parragué, Catalina y Grupo N°2 llegarían a ser inseparables, casi sinónimos.



Aunque la Air France nunca llegó a Quintero, el artista lo consignó así con la idea de reforzar el concepto de la Belle Époque junto a la insignia del Ala N°2, al retrato de Roberto Parragué con Z y a la hoja del calendario con la fecha del vuelo a Isla de Pascua

Al respecto cabe precisar que al ser creada la Fuerza Aérea el 21 de marzo de 1930 con la fusión del Servicio Aéreo del Ejército y la Aviación Naval, la Base Aeronaval de Quintero pasó a la nueva institución como Grupo de Aviación N°2, sumándose a los Grupos N°1 basado en Alto Hospicio y al N°3 de Temuco.

Durante la IIª Guerra Mundial sería dotado con anfibia y botevoladores PBY-5 y OA-10 "Catalina" de gran radio de acción y algunos monomotores de enlace y entrenamiento Fairchild PT-19, Consolidated BT-13 Vultee, y North American NA-T6 poco después que el presidente Juan Antonio Ríos rompiera relaciones diplomáticas con los países del Eje el 20 de enero de 1943.

De este modo, el 15 de marzo de ese mismo año la Fuerza Aérea recibió sus tres primeros PBY-5 en el Grupo N°2 y en junio creó el Comando Costanero, con sede en Quintero, al que le asignaron los anfibia recién llegados, con la misión de patrullar hasta 100 millas náuticas del litoral, para lo cual se envió uno de estos aviones a patrullar los canales fueguinos desde Punta Arenas al mar de Drake.

Con estos aviones el Grupo N°2 cubrió de Arica al Cabo de Hornos, pero para el teniente Roberto Parragué aquello no pareció ser suficiente. El archipiélago de Juan Fernández estaba al alcance de su mano. Se habían hecho algunos sobrevuelos, sin amarizar, desde Quintero, hasta que el 24 de julio de 1945 en el PBY-5 N° 401 el teniente Parragué efectuó el primer amarizaje en la bahía Cumberland, frente al poblado Juan Bautista.

Dos años más tarde, a las 6:40 de la mañana el 31 de agosto de 1947, despegó de Quintero el PBY-5 N°400, en una misión de búsqueda de una goleta extraviada en su navegación entre Antofagasta y las islas San Félix y San Ambrosio las que fueron sobrevoladas por primera vez cinco horas más tarde. Nuevamente este vuelo primigenio iba al mando de Parragué al que acompañaban el teniente Gabriel van Schouwen de copiloto, el teniente Jorge Vega como navegante y el mecánico del avión sargento Adolfo Hermosilla.

Hacia 1948 la Base Aérea de Quintero vio incrementada sus capacidades con la recepción de bombarderos bimotores North American B-25 Mitchell con los que se creó el Grupo N°1 de Bombardeo Pesado, posteriormente Grupo N°8 y Republic P-47 Thunderbolt que darían origen al Grupo N°5 de Caza y Bombardeo, luego Grupo N°11, mientras que el Grupo N°2 era reducido a una Escuadrilla de Exploración y Rescate dependiente del Grupo 8, situación que habría de revertirse en 1954 con la creación del Ala N°2 y el traslado del Grupo N°8 a Antofagasta, recuperando el Grupo N°2 su histórica vida.

En cuanto a Parragué, había terminado el curso de la Academia de Guerra Aérea en la que había estudiado el trazado de una ruta a la Isla de Pascua, y tras un breve paso por la Dirección de Aeronáutica regresó a Quintero en fines de 1950 para desempeñarse como oficial de enlace con la Armada Nacional. Es en este momento y antes de incorporarse a la mencionada Escuadrilla Exploración y Rescate del Grupo N°8, que va a efectuar su vuelo a la fama.

El ansiado día llegó el jueves 18 de enero de 1951 con la partida del avión y sus tripulantes a La Serena. Parragué lo había soñado desde que visitara la Isla de Pascua en 1933 durante el crucero de instrucción de la Escuela Naval donde se había formado como oficial. La aeronave escogida fue el anfíbio Consolidated-Vickers OA-10A Catalina N° 405, Manutara, y la tripulación estaría compuesta por el Comandante de Grupo, Horacio Barrientos Cofré, comandante del Grupo de Aviación N° 2; el Capitán de Bandada Roberto Parragué, los tenientes 2° Alfredo Aguilar Cerón y José Núñez Rousseau, el subteniente Sabino Poblete Alay, el Sargento 1° Gilberto Carroza C., el Sargento 2° Héctor López Celedón, y los cabos José Campos Figueroa y Mario Riquelme Carrasco.



Tripulación del histórico vuelo a la Isla de Pascua. (1951)



Durante la inauguración del Monumento “MANUTARA” en conmemoración al primer vuelo desde el territorio continental chileno a Isla de Pascua. De derecha a izquierda: Jefe del Aeropuerto Mataveri, señor Oscar Medina Rojas; General de Brigada Aérea (R) Señor Roberto Parragué Singer y los artesanos escultores, señores José Rapu y Rodolfo Paoa. (Foto: El Mercurio)

Durante el año 1992, la Dirección General de Aeronáutica Civil dispuso la construcción de un monumento para conmemorar el primer vuelo de un avión a Rapa Nui. La tarea se le encomendó a los artesanos y funcionarios de la DGAC, José Rapu, Rodolfo Paoa y Camilo Pakomio, quienes esculpieron un gran pájaro Manutara, en roca volcánica sacada del cerro Orito, cercano al Aeropuerto Mataveri, e instalada sobre una base pétreo que en la que se instaló una placa recordatoria.

Para su inauguración el 19 de enero de 1993, asistió el general Roberto Parragué quien, acompañado por el jefe del aeropuerto Mataveri, Oscar Medina Rojas, y otras autoridades locales procedió a develar la placa dedicatoria.



El Cincuentenario del vuelo del Manutara fue conmemorado con la instalación de una maqueta en resina del legendario Catalina N° 405 en la Base Aérea de Quintero, el aeródromo La Florida de La Serena y el aeródromo en Mataveri.

El vuelo del Manutara es historia conocida. Digamos que para Chile ese vuelo al océano Pacífico, fue lo que el de Dagoberto Godoy sobre la cordillera de los Andes.

En ambos casos no se trataron de meras demostraciones de pericia o arrojo, que sin duda lo fueron, sino de incorporar nuestro país al mundo, de expandir los horizontes de Chile hacia el futuro, construyendo un espacio aéreo oceánico poblado de rutas por las que viaja el progreso.

Sin duda que la insignia pintada por Valdivia así como el rostro de Parragué y el Catalina en ambos murales encierran una gran historia local, el legado del Grupo de Aviación N°2, de sus hombres y la ciudad que los cobijó, pero también reflejan la carencia de un reconocimiento mayor, del monumento que merecen, pero que aún no es.

Alberto Fernández Donoso

Instituto de Investigaciones
Histórico Aeronáuticas de Chile

Bibliografía:

Salazar Cristián. El legendario de la cueva del pirata de Quintero. <https://urbatorium.blogspot.com/2017/05/el-legendario-de-la-cueva-del-pirata-de.html>

Fernández D., Alberto. La aviación en los mares de Chile. 2018, inédito

Barriga K., Sergio. Skua: Recordando el primer vuelo entre Chile continental y el Territorio Chileno Antártico.

Medina Rojas, Oscar. MANUTARA...Monumento a una hazaña aeronáutica. 2014. Boletín Informativo IIAHACH N°9/2014 Generales, Fuerza Aérea de Chile, Tomo II 1960-1974. MNAE. 1995

Coroneles, Fuerza Aérea de Chile, Tomo II. MNAE. 2002

Recortes de prensa y fotos colección del autor.

Escriba una carta al director

director@historiaaeronauticadechile.cl



Las cartas al director, son textos y contenidos no literarios que argumentan ideas, posturas, necesidades, saludos o quejas, expresadas siempre de manera formal y respetuosa. Los correos recibidos en la [dirección indicada para ello](#), deberán estar firmados por los autores e indicar su número de teléfono. La Dirección de este medio informativo se reserva el derecho de publicar los textos recibidos, así como de extractarlos o editarlos en el caso que sean excesivamente extensos. Los autores se adjudican la responsabilidad por la veracidad y seriedad de sus contenidos, misma que no necesariamente podrá estar en concordancia con nuestro Comité Editorial o esta corporación.

CORREO RECIBIDO

Estimados Académicos

Los invito a visitar mi sitio web sobre historia marítima y naval.

www.carlostrombencorbalan.com

Con un cordial saludo

Carlos Tromben-Corbalán, MS AE, PhD Exon

Sitio WEB: carlostrombencorbalan.com

Oficina:

José Tomás Ramos 12, 3er, Piso

Valparaíso, Chile

Apreciado Norberto, directores e integrantes del Instituto,

Les agradezco el saludo navideño. Nuestra patria más que nunca necesita de la paz y fraternidad que nos trae el Niño de Belén, que sigue naciendo no ya en un pesebre sino en el corazón de los hombres de buena voluntad.

Que Dios bendiga a cada integrante del Instituto, su familia y su generoso quehacer en bien de la historia de la aeronáutica civil y militar hermanados en las alas sobre nuestra patria.

Atte.

Celestino Higor Ortiz

Estimado señor Traub:

Acuso recibo y le agradezco el envío de la revista AeroHistoria correspondiente al mes de noviembre de 2020.

Grata sorpresa me causó ver en la página 82 de aludida revista, una foto del año 1925, en la que aparece mi padre Arnaldo Carrasco Carrasco, entonces Teniente de Ejército, dentro de un completo e interesante documento, escrito por usted, a 97 años de los primeros pilotos mexicanos recibidos en Chile.

Esperando que tanto usted, como la Directiva y los Socios del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile y sus familias se encuentren bien de salud, le envío un cordial saludo

Rodrigo Carrasco Casanueva

Señor Director:

*Recibida conforma la revista de su Instituto, como siempre, un 7.-
Muy agradecido.*

Saludos muy atentos:

Oscar Silva Abarca

Suboficial Mayor Ejército 1960

"Veterano de Valdivia 1960 y del Beagle 1978"

Gracias por este hermoso mensaje y roguemos porque nuestro buen Dios, como dicen en su mensaje, cuide de nuestra Patria.

Saludos, bendiciones, mucho amor, paz y felicidad para ustedes sus familias en estas fiestas de Navidad y Año Nuevo.

Abrazo y cariños para cada uno de ustedes, felicitaciones y reconocimiento por su trabajo de excelencia, que a opinión personal realmente han llevado la Historia Aeronáutica muy alto.

Atentamente a usted,

Corina Barrera Capot

Sección Museología

Museo Nacional Aeronáutico y del Espacio

Dirección General de Aeronáutica Civil

Estimado Norberto,

Hola estimado Norberto!

Recibi la Aerohistoria - nov. 2020. Siempre mui curiosa y instructiva.

Yo puedo hacer una matéria sobre la participación de la Fuerza Aérea Brasileira - FAB, en la Segunda Guerra Mundial, como una contribución de mi parte? Un texto de una dozena da páginas! Que te parece?

Espero que mi amigo se encuentre bien e ese admirable Chile. Y que la saluda vá mui bien.

Desde la Isla de Florianópolis, un gran abrazo y mis mejores saludos.

*Att. **Teomar Benito Ceretta***

Estimados Señores

Junto con saludarles, aprovecho de agradecer una vez más, el enviarme tan apreciada revista.

Les saluda

Fernando Clotet R.

Muy agradecido por el envío de esta maravillosa revista.

Muy atentamente.

Luis Villagra Reveco

Estimado Norberto

Por regla general leo mínimo tres veces un editorial para sopesar la profundidad de su contenido, su elocuencia.... su intención y realmente tu editorial es macizo Norberto..... lleno de fuerza.... colmado de patriotismo.... ¡¡¡excelentes conceptos¡¡

Es firme y convincente.

Muy bien intencionado.

Un abrazo,

Alfredo Mellado Yáñez

Felices Fiestas

Con motivo de las tradicionales fiestas de Navidad y Año Nuevo



La Unidad Diplomática Buenos Aires

del Consejo Económico Social de las Naciones Unidas,

le hace llegar a Ud., y familia los mejores deseos

y augurios para el año que se inicia.

Embajador Nicolás Incollá Garay

Buenos Aires, Diciembre 2020

*Deseo que esta navidad sea el motivo de muchas felicidades
y el año nuevo una esperanza de éxito y prosperidad.*

Recibe un fuerte abrazo.

Te invito a unirte a la red social de la aviación - www.flylinkers.com

AERONex
Aviation & Consulting Experts

Patricio Sepulveda

FOUNDER AND CEO

CELL (+1) 305 7754761

e-mail : psepulveda@aeronexllc.com





Muchas gracias por su atento y gentil saludo navideño y buenos deseos para el año 2021.

Igualmente les deseo un año pleno de paz, éxitos y bienestar.

Aprovecho esta oportunidad para felicitarlos por su abnegada labor de Investigar y comunicar las noticias y eventos de nuestra Aviación Nacional.

Un saludo cordial y un abrazo fraterno

Josef TRAUB Bauer

Pintor del Alma

www.snba.cl

Acuso recibo y mucho agradezco su envío estimado Norberto, aprovechando de desearte, para ti, familia y a los amigos del Instituto, una muy feliz navidad plena de paz y un buen año 2021, al menos mejor que el presente.

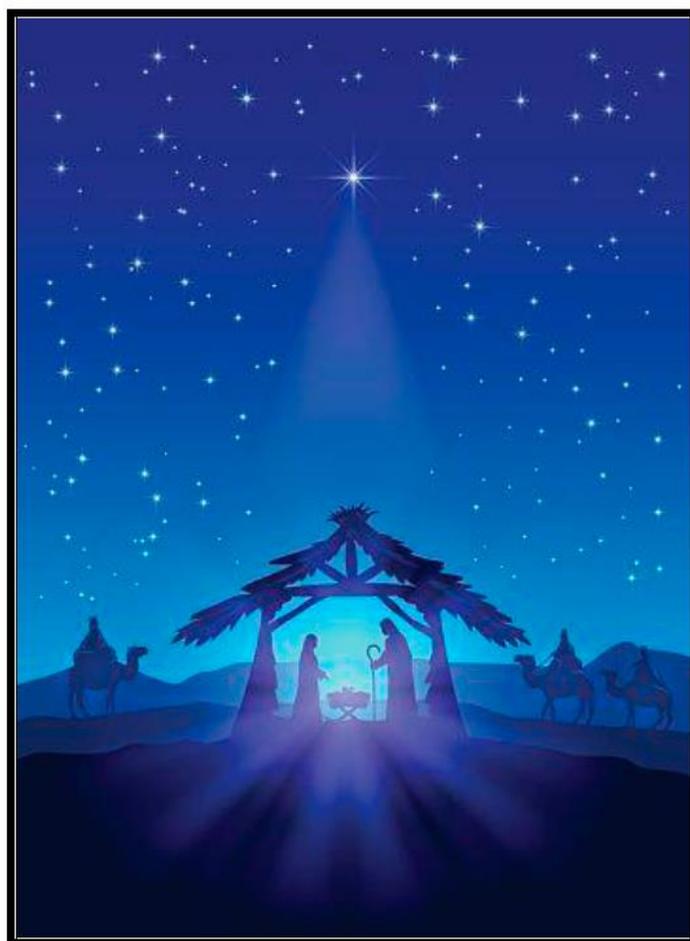
Con un fraternal abrazo.

José G. Gaete P.

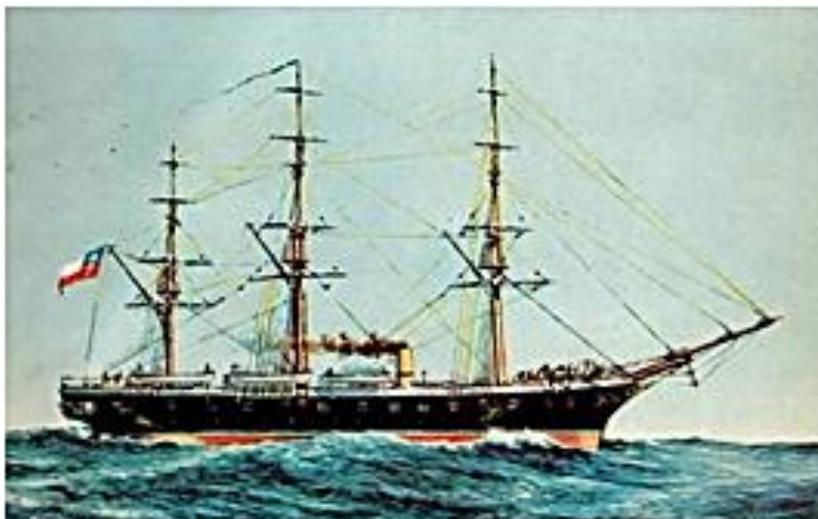


*Gracias por los buenos deseos. Felices fiestas y un 2021 lleno de promesas nuevas.
Saludos,*

Virginia Riquelme Ltda.
Comercialización Distribución
www.vriquelme.cl



*El Comité de Restauración de la Catedral Anglicana St Paul's de
Valparaíso les desea una Feliz Navidad a Ud. y familia y van
nuestras oraciones para que estén protegidos y bendecidos en este
tiempo tan difícil para todos.*



Queridos amigos,

Este año que ya termina no fue como hubiésemos querido, ha sido distinto.

Nuestras sesiones se vieron interrumpidas por la terrible pandemia que nos azota, sin que veamos un claro en el horizonte, dándonos el aviso de que este temporal ya termina. Pero nos ha servido para estar más juntos en familia, para valorar la amistad de nuestros amigos, y, aunque estamos alejados físicamente, nos hemos encontrado a través de los correos, llamadas telefónicas, o videos.

Deseo profundamente que este próximo año venga colmado de éxitos, personales, familiares, profesionales, y que junto a sus familias sigan navegando con mar calma y viento suave, para que logremos arribar a buen puerto.

Un abrazo a todos, y que tengan una hermosa Navidad.

*CRISTÓBAL DE MENDOZA S/N EDIFICIO LUIS URIBE ORRIGO, VALPARAÍSO
E-Mail acadhistornaval@yahoo.com Teléfono +569 244 39430
www.historianaval.cl www.facebook.com/acadhistornaval*

Rodrigo Germain Novion.
Secretario Ejecutivo Acahistonaval



Estimado Norberto:

Gracias y también para ti y tu "Dream Team" un deseo de una Navidad en Paz y que el año 2021 sea bueno para Chile.

Abrazo,

Tomas Reich Lange

Querido Norberto,

Nuevamente gracias por el envío constante de la revista que tan maravillosamente manejan. Fascinante leer los relatos.

Que tengas una bendecida Navidad en compañía de todos tus seres queridos.

Abrazos

Christine Evans

Comité de Restauración Catedral Saint Paul's de Valparaíso



Apreciados amigos:

La familia Ortega, les desea a todos los integrantes del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile, una Feliz Navidad y un venturoso año 2021.

Gracias por su amistad valorada por nosotros, esperando verles y poder compartir.

Un abrazo sincero.

CARLOS ORTEGA

Mayor, Fuerza Aérea de República Dominicana
Santo Domingo, República Dominicana.

Estimadas y estimados miembros del Instituto, gracias por sus saludos y que tengan una felices fiestas

Cordialmente



Estimados Aviadores:

Al finalizar este año, y a pesar de todas las dificultades que hemos tenido como país, nuestro Centro se ha mantenido activo dentro de las limitaciones propia de la pandemia COVID-19.

Lo anterior ha sido posible gracias al esfuerzo de cada uno de los integrantes de este Centro, y que nos ha permitido acrecentar y fortalecer los vínculos con todos los Socios Aviadores, y a valorar mucho más la AMISTAD, tan necesaria en estos tiempos.

Queremos agradecerles su confianza y apoyo, con un fraternal saludo, y desearle a todos y cada uno de nuestros Socios Aviadores y sus distinguidas familias, una muy Feliz Navidad y un mejor Año Nuevo 2021.

En "ALAS Y AMISTAD".

EL DIRECTORIO
CENTRO DE EX CADETES Y OFICIALES
DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE
"ÁGUILAS BLANCAS"

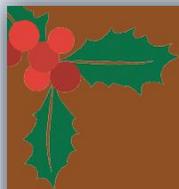


*Que o amor de Cristo nos guie e nos inspire neste Natal,
no Ano Novo que se inicia e em todos os dias de nossas
vidas. Desejamos saúde, paz, amor e felicidade.*

*Que os desafios do próximo ano se transformem em
oportunidades de crescimento e realizações.*

Feliz Natal e um próspero 2021.

Família Andorri



CASA MUSEO
EDUARDO
FREI
MONTALVA

Feliz Navidad 2020
y un próspero año nuevo

El equipo de Casa Museo Eduardo Frei Montalva les desea unas sentidas fiestas y agradece especialmente el apoyo de nuestro público, en un año en el que a pesar de la pandemia hemos logrado fortalecer nuestra comunidad en torno a la historia y patrimonio del siglo XX en Chile.

¡Nos vemos en 2021, con más cultura para todos!

Hindenburg 685, Barrio Santa Isabel, Providencia, Santiago
www.casamuseoeduardofrei.cl | contacto@casamuseoeduardofrei.cl

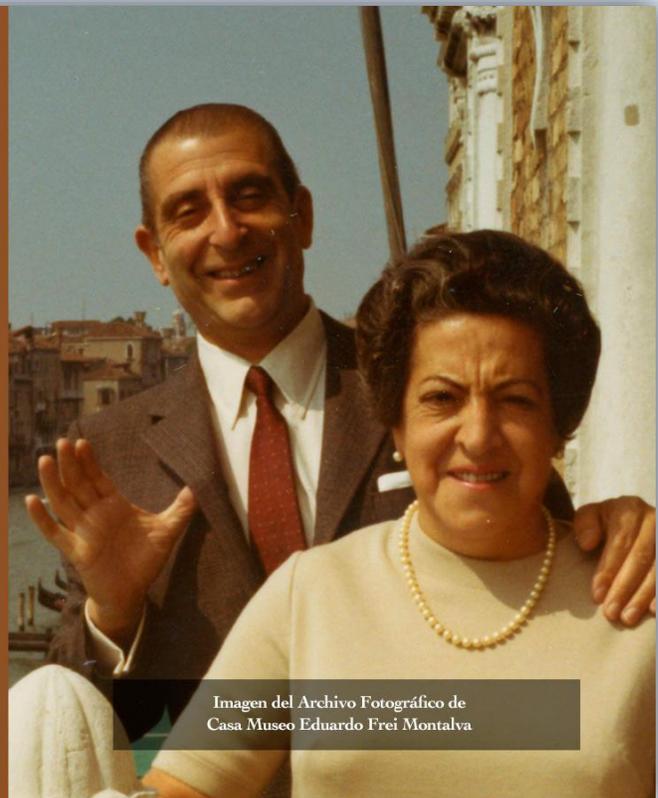


Imagen del Archivo Fotográfico de Casa Museo Eduardo Frei Montalva



*Feliz Navidad
y
Prospero Año
Nuevo*

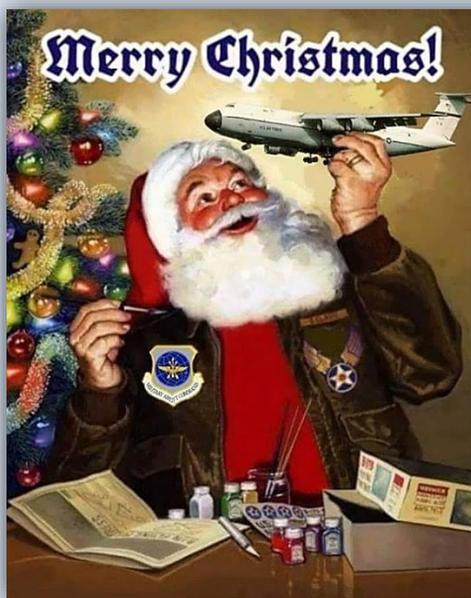
.....

Les desea la Familia Sequera Cañon,
Sequera Duarte, Sequera Ugarte y Sandoval
Sequera.

BOGOTÁ, DISTRITO CAPITAL
DICIEMBRE, 2020 - ENERO, 2021

Fundación Infante de Orleans

Feliz 2021





Estimados amigos y colegas

En estos tiempos difíciles
te deseo para ti y familia en este nuevo año 2021 lo mejor
en salud y felicidad.

Con el cariño de siempre, recibe un fuerte abrazo,

I wish that you and your family
have a healthy and happy 2021.
Warm regards,

**SALUDO ESPECIAL Y
PROSPERO
AÑO NUEVO**

Los invito a suscribirse al newsletter diario de FlyLinkers la red social
de la aviación en www.FlyLinkersNews.com

Patricio Sepulveda
CEO & Founder
psepulveda@aeronexilc.com
+1 305 775 4761

AERONEX
CARGO
Turn-Key Solutions





L'Ambassade de France au Chili
vous présente ses vœux les
meilleurs pour la Nouvelle Année

La Embajada de Francia en Chile
le presenta sus mejores deseos
para el Año Nuevo



AMBASSADE DE FRANCE
AU CHILI

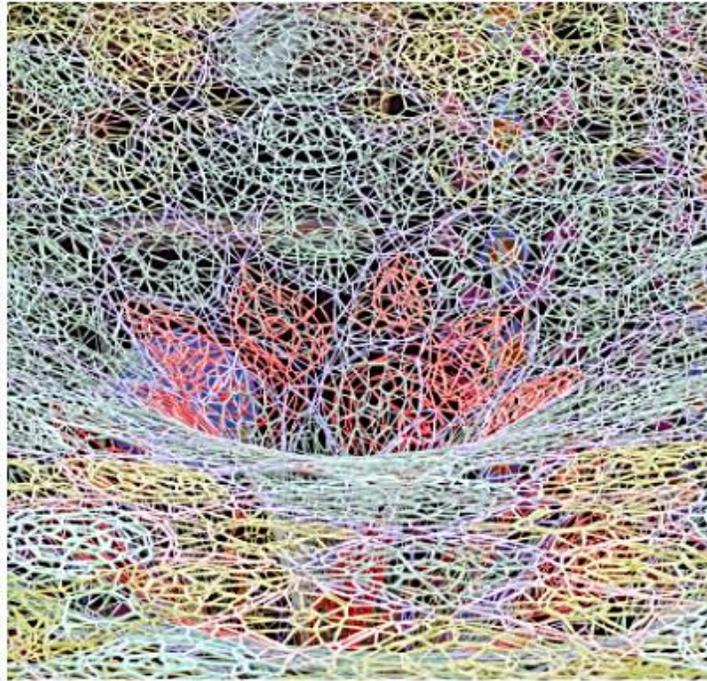
Ambassade de France au Chili | Embajada de Francia en Chile

"La Résidence de France à Santiago : statue de Palolo Valdés"

CENTRO

CULTURAL

LA MONEDA



Ernesto Neto. *Cura Bra Cura Té*, 2019. © Andre Mantelli

2020 nos enseñó que la colaboración es más que una acción, es una forma de supervivencia.
Que el 2021 ese espíritu nos guíe para que juntos nos encontremos en comunidad a través del arte y la cultura.





CIAERE

“Ubi Concordia, Ibi Victoria”
“Donde hay unidad, hay Victoria”

**QUE EL 2021 SEA EL AÑO DE LOS SUEÑOS CUMPLIDOS
 TANTO EN LO PERSONAL COMO EN LO PROFESIONAL.**

**QUE TODO LO QUE LLEGUE SEA MEJOR DE LO QUE
 BUSCAS, DURE MAS DE LO QUE ESPERAS
 Y TE HAGA MAS FELIZ DE LO QUE PUDISTE
 IMAGINAR.**

!!! Felices Fiestas!!!

Son los deseos del Comandante del CIAERE
Cnel DCEM Roberto J. Idoyaga y Familia

Diciembre, 2020

¡Feliz Navidad!

Gloria al Rey que ha nacido

CITIZEN GO



Happy New Year
 Bonne Année
 Frohes Neues Jahr
 С новым годом
 Feliz Año Nuevo
 كل عام وأنتم بخير

David Monks
 FAI President

Markus Haggenev
 FAI Secretary General

FAI Young Artists Contest 2020 - "Flying yesterday and tomorrow"
 Intermediate category (ages 10-13) - First Prize: Wenqing Feng (CHN)

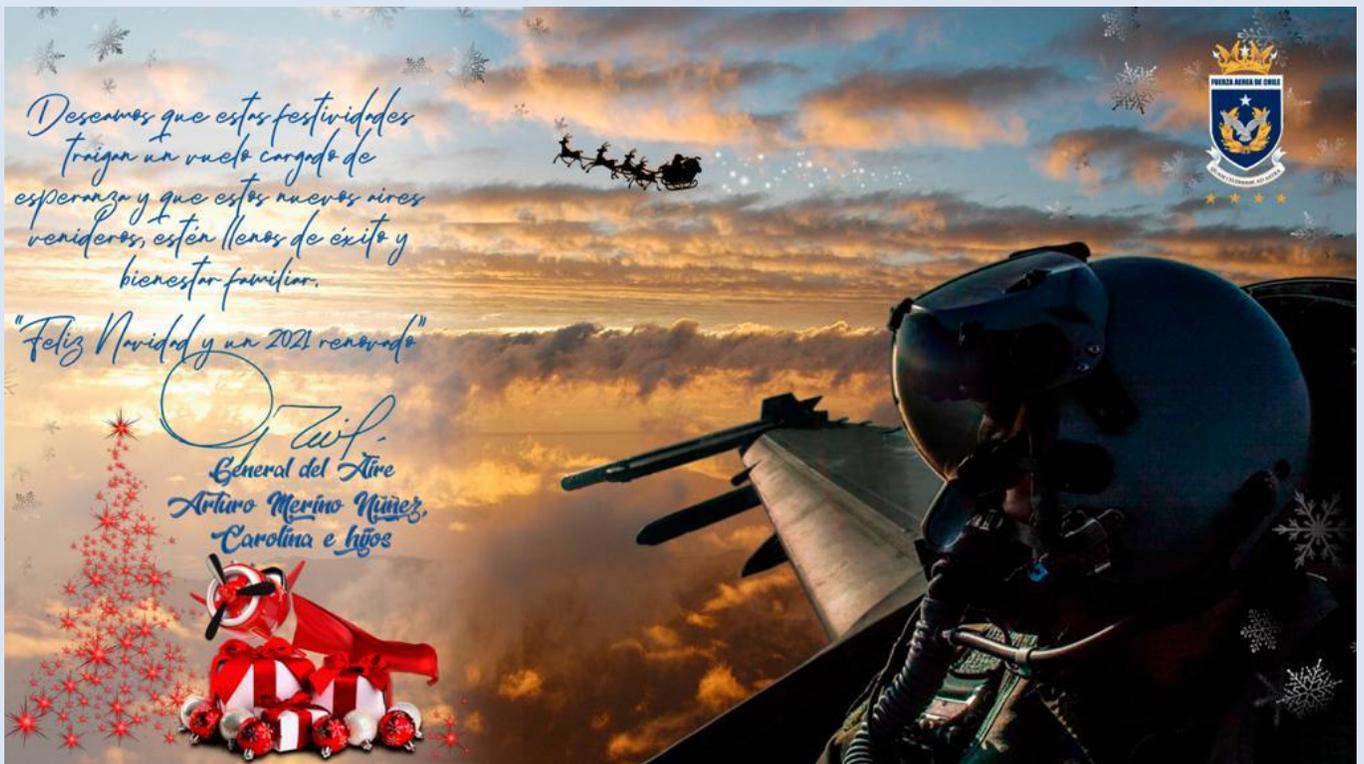


Queremos hacerles llegar nuestros más sinceros augurios, para que la magia de la Navidad llene sus corazones de Paz y Alegría y el Año Nuevo que inicia sea pleno de Prosperidad.

¡Felicidades!



MNA
 MUSEO NACIONAL DE AERONAUTICA



El Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile agradece y retribuye sus cariñosos saludos y buenos deseos para este 2021, esperando que para este nuevo año podamos continuar con mucho entusiasmo, investigando, conociendo difundiendo y conmemorando tantos hechos, personajes y aeronaves de nuestra rica historia aeronáutica en común.

Rogándoles acusar recibo del presente ejemplar, los muy saluda atentamente,

El Directorio del Instituto de Investigaciones Histórico Aeronáuticas de Chile

Norberto Traub Gainsborg

Oscar Avendaño Godoy

Alberto Fernández Donoso

Aníbal Jiménez Lazón

José Guzmán Moreno

Mario Magliocchetti Oleaga

Sandrino Vergara Paredes

Presidente

Vicepresidente

Director - Secretario

Director - Tesorero

Director

Director

Director

Almirante Barroso 67, Santiago de Chile

La correspondencia será recibida en el **Instituto de Investigaciones Histórica Aeronáutica de Chile**, Calle Almirante Barroso 67 - Santiago; mientras que los correos al Director del medio, deberán ser enviados al correo (director@historiaaeronauticadechile.cl).



REVISTA
AEROHISTORIA
DEL INSTITUTO DE INVESTIGACIONES HISTÓRICO AERONÁUTICAS DE CHILE

Declaración de responsabilidad:

Las ideas y opiniones expresadas en este medio reflejan la opinión o conocimiento exclusivo de los autores y están elaboradas y basadas en un ambiente académico de libertad de expresión.

Por ningún motivo reflejan la posición oficial del Gobierno de Chile o sus dependencias, el Ministerio de Defensa, la Fuerza Aérea de Chile u otros órganos por éste citados. El contenido de sus notas o artículos ya ha sido revisado por sus autores.

Comité editorial

Norberto Traub Gainsborg

Director

Alberto Fernández Donoso

Alfredo Mellado Yáñez

Oscar Avendaño Godoy

Sergio Barriga Kreft

Colaboradores

Alberto Fernández Donoso

Alfonso Cuadrado Merino

Carlos Saldivia Rojas

Claudio Cáceres Godoy

László Dániel Fuenzalida

Salvador Roberto Martínez

Sergio Barriga Kreft

Teomar Benito Ceretta

ISSN 0719-9635

Desde el cielo a la tierra, la magia de una **Carrocería**,
hoy se escribe **GRISOLÍA**

50 AÑOS



Grisolía y Cía. Limitada
Aviador Acevedo 1766 - Conchalí, Santiago - Chile
grisolia@grisolia.cl - www.grisolia.cl

Teléfonos:
+56 2 2734 6003
+56 2 2736 3654 - 2 2734 1797